

CAZON  
HY 91  
- A56

3 1761 118937341



ONTARIO NORTHLAND  
TRANSPORTATION COMMISSION

ANNUAL REPORT



Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

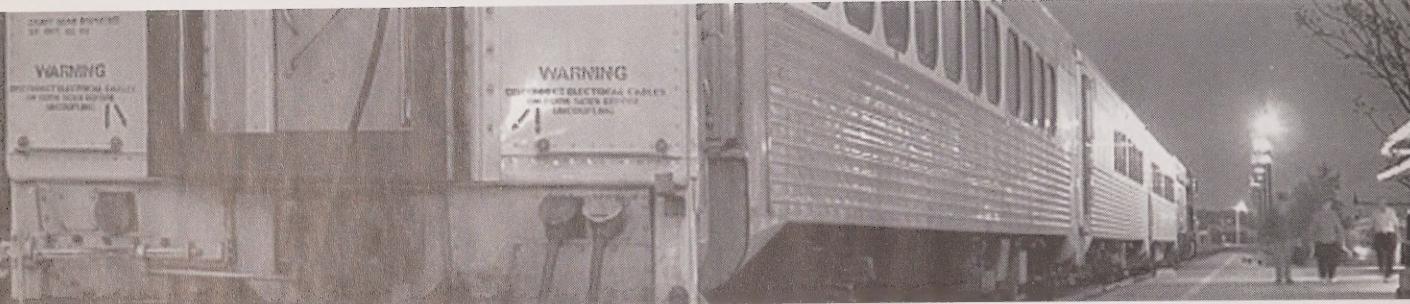
<https://archive.org/details/31761118937341>



## TABLE OF CONTENTS

COMPANY OVERVIEW .....	2
MESSAGE FROM THE CHAIR .....	3
CORPORATE SERVICES .....	4
MOTOR COACH SERVICES .....	6
O.N. RAIL .....	7
ONTERA .....	10
COMMISSION MEMBERS AND PRINCIPAL OFFICERS .....	12
 <b>Financial Statements</b>	
FINANCIAL OVERVIEW .....	13
MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY .....	14
AUDITOR'S REPORT .....	15
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS .....	16
SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES .....	23





## COMPANY OVERVIEW

The Ontario Northland Transportation Commission (Ontario Northland), an operational enterprise of the Province of Ontario, was established in 1902 and is a recognized leader in promoting sustainable economic growth by establishing and operating transportation and telecommunication links throughout Northern Ontario.

Headquartered in North Bay and operating primarily in Northeastern Ontario, Ontario Northland's non-commercial or provincially-mandated services include:

- the Little Bear (freight and passenger train service between Cochrane and Moosonee);
- the Moosonee barge (offering freight transportation between Moosonee and the island of Moose Factory);
- the Northlander (passenger train service between Cochrane and Toronto); and
- the Polar Bear Express (summer excursion train between Cochrane and Moosonee).

Commercial services include:

- Corporate realty;
- O.N. Rail freight services;
- Ontera telecommunications services; and
- Scheduled and charter motor coach services.

# Message from the Chair

2004 will be remembered as a year of resurgence and great change at Ontario Northland. Early in the year, the government of Ontario reaffirmed its commitment to Ontario Northland and our mandate of providing transportation and communication solutions to service the residents of Northern Ontario.

This renewed support from the government was very welcome and led to a significant restructuring within the

From a financial perspective, Ontario Northland was challenged in 2004 and lost \$61.9 million, \$47.6 million of which can be attributed to an accounting expense related to the ERP, versus \$7.0 million in the previous year. The Company recorded increases in both operating revenues and expenses, while non-operating expenses remained relatively constant, save for the noted accounting expense.



Company, as we worked to improve the services we offer, while at the same time realizing efficiencies. The entire Company shifted from cost-saving to growth, as we worked to improve and expand our operations and service the needs of existing and new clients.

One of the most significant highlights for Ontario Northland was the acquisition of an \$81 million contract to refurbish up to 121 GO Transit commuter cars over a six-year period. This is the single largest contract ever awarded to Ontario Northland and is a key element to the Company's revitalization and growth.

During the same period, 200 employees took advantage of an early retirement plan (ERP) offer, which lead to a company-wide reorganization to improve efficiencies. A significant hiring process was undertaken to fill positions left vacant as a result of the ERP and to hire individuals to work on the newly acquired GO Transit contract.

As we look forward to 2005 and beyond, we are anxious to continue down the track to revitalization and growth and towards fulfilling our role, not only as a provider of transportation and telecommunications services but, as an economic driver in the North.

Sincerely,

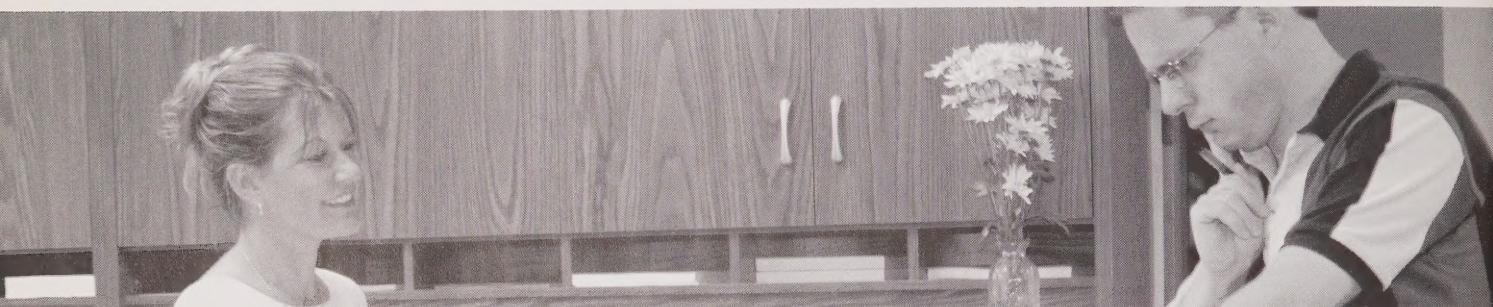
Ted Hargreaves  
Chair

2004

# Corporate Services

Ontario Northland's Corporate Services division provides a range of services to the entire Commission and, in some cases, to the general public. Corporate Services provides centrally administered resources in the areas of Corporate Realty, Finance, Human Resources (HR), Information Technology (IT), Legal, Planning and Development, Property Management, Public Relations (PR), Purchasing, and Security.

Corporate Services also spearheaded a capital asset management and capital structure review, in conjunction with the Ministry of Northern Development and Mines, the Ontario Financing Authority and the Ministry of Finance, which is scheduled to be completed in 2005. The goal of this review is to address Ontario Northland's long-term capital and cash requirements, and place Ontario Northland on a level playing field with its competitors.



Corporate Services is committed to providing cost effective, dependable and high quality services.

## Highlights

In 2004, the Corporate Services division underwent a complete reorganization, in response to the Company's early retirement plan (ERP), which resulted in more than 200 retirements company-wide. This reorganization included:

- Workforce reductions of over 20%;
- The movement of the Security, Freight Revenue Accounting and Stores departments to the O.N. Rail division; and
- The reorganization of the remaining Corporate Services departments, including a reassessment of duties and appropriate retraining.

The HR department guided the organization through a significant hiring process in order to fill positions left vacant as a result of the ERP. Simultaneously, they guided the hiring of new employees to staff the GO Transit refurbishment program, which will see O.N. Rail completely refurbish up to 121 GO Transit passenger cars over the next several years.

The IT and Finance departments continued to work in cooperation with O.N. Rail to develop an automated rating, ticketing and interline settlement software system (ARTISSS), which strives to automate systems related to passenger ticket and bus parcel express sales.

As well, in support of the GO Transit refurbishment program, the IT department began developing a computer application that will provide a means to link the refurbishment structure from the basic car type to the materials, human resources and completion time required throughout the course of each car's refurbishment. Phase I of the application, which encompasses integrating the refurbishment structure by task, procedure, diagram and bill of material, was completed and Phase II, which encompasses task scheduling, is currently underway.

An upgrade of Ontario Northland's core financial software was implemented company-wide; this software provides the bulk of general ledger, payroll, personnel, capital asset, accounts payable and accounts receivable accounting on current technology computer platforms.

## Challenges

---

The reorganization, workforce reductions and new employees which resulted from ERP presented significant challenges to the Corporate Services division, as all departments strived to not only provide ongoing support and a seamless transition to their customers, but also to identify increased efficiencies.

The entire organization was challenged to transition from cost cutting to growth as a result of the GO Transit refurbishment program and other revenue generating activities.

As the ERP affected all divisions and departments at Ontario Northland, the Corporate Services division was further challenged to support operating divisions in the completion of their strategic directions, including financing, human resources planning, systems support and results reporting. A renewed focus on health and safety awareness has targeted a reduction in losses to employees, equipment and processes.

## Safety Initiatives

---

In 2004, the corporate safety program was audited; it was noted that the program has a high participation rate however, there remains a need for increased focus on employee training.

In conjunction with workplace health and safety committees, programs to promote areas of strength, as well as to address areas of concern, were developed.

Under the return to work program, approximately 70 per cent of all injured workers were successfully reintegrated into the work environment.

Planning for the launch of the level 1 safety training program in 2005 was successfully completed.

A study of the occurrence of leukemia amongst equipment maintenance personnel and retirees was undertaken, in conjunction with Occupational Health Centre for Ontario Workers (OHCOW) and the Canadian Auto Workers Union (CAW). Results indicated that there is currently no cause for concern and that established preventative measures have been successful and should be continued.

## Operational and Performance Targets

---

Collectively, the cost centres that make up Corporate Services were under budget by 8.2 per cent or \$967,000 before accounting for pension, non-pension post retirement and Workplace Safety & Insurance Board (WSIB) expenses. Lost days due to injury were reduced by 18 per cent over the previous year and lost time injuries were reduced by 44 per cent as compared to 2000 and 56 per cent as compared to 1994.

# Motor Coach Services

Ontario Northland's Motor Coach Services (MCS) division operates a fleet of 23 highway motor coaches, nine of which are wheelchair accessible. The division operates scheduled motor coach service between Hearst and Toronto, along the Highway 11 corridor which passes through Cochrane and North Bay, and along the Highway 69 corridor, which passes through Timmins and Sudbury.

- Motor Coach Services continued to demonstrate its commitment to the prosperity of the region by supporting various community initiatives, including a "stuff the bus with food" event in support of the North Bay Food Bank, Operation Go Home, and working with local fire department agencies on emergency preparedness initiatives.



MCS also offers charter and tour services for groups traveling throughout Canada and the continental United States, along with Bus Parcel Express (BPX) services. BPX is a shipping service which offers station-to-station delivery of envelopes and parcels, often on the same day. The transportation of these parcels is handled through scheduled motor coach service routes, with connections across the continent offered through partnerships with other carriers.

## Highlights

- The motor coach replacement program continued in 2004 with the lease of three 55-seat wheelchair accessible coaches. These new coaches reinforce our commitment to provide barrier free transportation by increasing our complement of wheelchair accessible coaches to nine.
- The plans for the new motor coach maintenance and administration facility have been completed and construction is slated to begin in 2005.
- Final testing of the new point-of-sale (POS) system is underway, with full implementation planned for the fall of 2006. The POS system will facilitate the sale of passenger tickets and bus parcel express services, while providing fully-integrated accounting, measurement and tracking support.

## Challenges

- Despite the ongoing motor coach replacement program, managing the maintenance requirements of an ageing motor coach fleet is a constant challenge. A refurbishment program was initiated this year in order to upgrade some of our older coaches.
- The current maintenance facility is long past its useful life and the new facility will allow for several efficiency gains in the maintenance department.

## Safety Initiatives

- Highlights included the continued development of standards for the safety management system and a reduction in lost days due to injuries by 28 per cent over 2003.
- The fitness program continues to encourage employees of the Motor Coach Services division to improve their fitness levels through memberships at local fitness clubs.

## Operating and Performance Targets

Passenger counts for Motor Coach Services scheduled services increased by five per cent to 268,678 passengers, from 254,646 passengers in 2003, while charter revenue increased by 27 per cent to \$986,516 from \$775,539 in 2003. BPX revenue decreased slightly to \$1,111,678 from \$1,156,535, a decrease of three per cent.

# O.N. Rail

Ontario Northland's rail division, O.N. Rail, offers both passenger and freight services along a 700-mile rail system, which spans from Moosonee to North Bay, and from Calstock to Rouyn-Noranda, Québec. Our rail system connects with several other rail companies (CN, CP) at various locations, allowing us to provide seamless transportation solutions in cooperation with our industry partners. O.N. Rail also operates contract shops.

with the construction of a new \$1.5 million, 10,000 ft<sup>2</sup> building. The facility was built to accommodate refurbishment work on rail passenger coaches, including the removal and replacement of upholstery and flooring, and work on air conditioning, plumbing and electrical systems. Work on passenger coaches was previously done in North Bay and was reassigned to Cochrane in order to accommodate the GO Transit refurbishment project.



## O.N. RAIL FREIGHT SERVICES

The Rail Freight Services department transports a wide range of commodities, including forestry, mineral, chemical and petroleum products, to and from Northeastern Ontario and Northwestern Québec. It also operates contract shops in North Bay and Cochrane, which perform a variety of maintenance and overhaul services on O.N. Rail equipment, as well as for external customers.

## Highlights

O.N. Rail was awarded an \$81 million dollar contract to refurbish up to 121 GO Transit commuter cars over a six-year period. This represents the single largest contract ever awarded to Ontario Northland and a cornerstone in the Company's revitalization and growth process.

A new painting facility was constructed at the North Bay shop complex to accommodate the increase in business resulting from the GO Transit contract. The new \$3 million painting facility is a two bay, state-of-the art building that can accommodate any size of rail car currently in operation in North America.

The Cochrane shop complex also expanded in 2004

A trial haulage arrangement with CN was initiated to expedite the transportation of freight traffic in Northeastern Ontario and Northwestern Québec. This trial arrangement has proven successful and it is anticipated that an expanded formal agreement will be signed in early 2005. The benefits of this arrangement include increased revenue and improved frequency of service to existing Ontario Northland customers.

Negotiations were completed to gain efficiencies in the Transportation department through crew reductions on freight, yard and passenger services.

A new customer service centre was established in Englehart to provide "one stop shopping" for freight customers. This new centralized service centre allows customers to order cars, bill, release and trace shipments, and deal with a variety of service requirements.

## Challenges

The retirement of many experienced O.N. Rail employees, through the ERP, has presented challenges for the division; however, new recruiting methods are being utilized to both attract and screen applicants. As well, training programs have been implemented to teach some of the unique skills required in railroad operations to both

new employees and those in new positions, as the Company faces the reality of a nation-wide skills shortage.

The division continues to work towards improved profitability and is actively pursuing alternate sources of revenue, through haulage agreements and shop contracts, as well as reduced expenses through improvements in labour productivity.

The rising cost of diesel fuel has also presented a challenge to the division and the Freight Services department has implemented a fuel surcharge in order to recover costs from our clients.

As well, the ability to finance necessary capital programs in a timely fashion continues to hamper the ability of Freight Services to provide modern and efficient infrastructure for the Company's rail operations.

## Safety Initiatives

---

O.N. Rail continued to focus on previously successful efforts to reduce lost time injuries through education, peer support and incentive programs. As well, the division pursued an aggressive early return to work program, which has resulted in a reduction in lost time when injuries do occur.

## Operational and Performance Targets

---

Revenue from O.N. Rail's Freight Services exceeded budget projections by approximately \$1.9 million in 2004, largely due to revenue from the haulage agreement with CN and the GO Transit project. Expenses were nearly \$6 million over budget, as a result of additional haulage costs, start-up costs associated with the GO Transit project, fuel costs which were \$16 million higher than projected, and increased vacation and training costs resulting from the ERP.

O.N. Rail's Freight Services department continues to meet or exceed on-time performance criteria.

Fuel efficiency has improved with the full implementation of "Smart Start" technology and as more trains are operated closer to their locomotive haulage capacity.

## RAIL PASSENGER SERVICES

---

The Rail Passenger Services department operates passenger trains between Moosonee and Toronto.

The Northlander passenger train connects Northern and Southern Ontario with daily (except Saturdays) service between Cochrane and Toronto along the Highway 11 corridor (CN rail lines are utilized between North Bay and Toronto). Shuttle service to connect to the Northlander is offered to and from Hearst, Iroquois Falls and Timmins.

The Company's Little Bear train connects residents of the coastal communities of Moosonee and Moose Factory to Cochrane, Ontario, offering year-round passenger and freight services to these communities, which are accessible by rail and air only. The Little Bear, which travels north on Mondays, Wednesdays and Fridays, and south on Tuesdays, Thursdays and Saturdays, is one of North America's last remaining "flag stop" train services.

In the summer months, Ontario Northland's popular tourist rail excursion, the Polar Bear Express, comes to life, offering tourists the opportunity to travel 300 km north from Cochrane to Moosonee and Moose Factory, where they can experience authentic Cree culture, re-live the history of the Hudson's Bay Company, and explore majestic James Bay aboard the Polar Princess boat cruise. The Polar Bear Express makes the return trip daily, except Mondays, during its summer season.

The three trains carried a combined 76,753 passengers in 2004.

## Highlights

---

The summer of 2004 marked the 40th anniversary of the Polar Bear Express, which continues to be one of Northern Ontario's premier tourism attractions and is an essential component driving the summer economies of Cochrane, Moosonee and Moose Factory. The polar bear has long been the symbol for Cochrane and the recent addition of the town's new Polar Bear Habitat, which opened mid-summer, should complement our renowned attraction.

Ontario Northland purchased BC Rail's Pacific Starlight Dinner Train, consisting of ten cars, for \$800,000. These cars have an incredible history, having seen service on famed trains such as the California Zephyr, the Super Chief and the Olympian Hiawatha. The train includes three dome cars, two of which were used on the Polar Bear Express this summer and which naturally proved to be the coaches of choice for our delighted passengers.

Another enhancement to our Polar Bear Express service was the introduction of a seat reservation system, which was well received. The system is currently being upgraded and will be introduced on the Little Bear train in 2005.

Bracebridge was re-introduced as a regular stop on the Northlander route. In a remarkable community effort, enthusiastic volunteers constructed a state-of-the-art shelter to validate their commitment to the future of passenger rail service in the town.

As part of a company-wide reorganization, Express Freight Services joined the Passenger Rail Services division in 2004.

We are committed to the Polar Bear Express, as it is a key tourist attraction and economic driver in the region, as well as one of our flagship products. It is, however, challenging and expensive to market this rail excursion and we have experienced declining ridership since 1991.

### Safety

Ontario Northland is in the third year of a five-year project to refurbish its passenger fleet. This includes environmental initiatives such as waste retention systems and the replacement of truck components to ensure compliance with rigid safety standards.

Plans were developed to introduce a new baggage policy in early 2005 on the Little Bear train, to further improve on train safety and control.

Total lost time days due to employee injuries were reduced to 200 days, from 778 days last year.

### Operational and Performance Targets

Polar Bear Express ridership decreased by 10.7 per cent, from 12,868 in 2003 to 11,489 in 2004. Ridership on both the Northlander and the Little Bear decreased marginally in 2004, by 2.5 per cent (from



### Challenges

As we work to enhance the levels of customer service that we offer to our customers by introducing new systems and policies, we also face the challenges associated with their introduction and implementation.

35,799 to 34,890) and by 2.6 per cent (from 31,189 to 30,374), respectively.

The Station Inn, located in Cochrane, recorded a peak occupancy rate of 94.25 per cent in August, and an annual occupancy rate of 41.58 per cent, an increase of 1.38 per cent over 2003.

# Ontera

(FORMERLY O.N.TELCOM)

Ontera offers residents of Northern Ontario a full range of telecommunication solutions, including high-speed Internet, cellular and mobile data, long distance and advanced network services, for both personal and business clients.

Ontera, which began 2004 as O.N.Telcom before undergoing a complete rebranding process mid-year, is

March 15, 2004. The agreement ties Ontera to the second largest telecommunications provider in Canada, providing us with the national scale and resources to help us to strengthen our business.

An operational framework to support Ontera's objectives, as outlined in the 2004-2008 business plan, was developed. It includes implementing: a consolidated network management and monitoring system with TELUS,

committed to Building the New North. Ontera offers clients local, Northern-based solutions and personalized service.

Ontera is the sole provider of local telephone services in Moosonee, Moose Factory, Temagami, and Marten River, and is one of two providers for Iroquois Falls. In addition, Ontera is the sole provider of cellular services in Moosonee and Moose Factory.

The division has recently focused its marketing efforts on the four main hubs of Northeastern Ontario: North Bay, Sault Ste. Marie, Sudbury and Timmins.

Ontera provides telecommunications services to more than 37,000 customers across the North.

## Highlights

2004 marked a year of great change for Ontario Northland's telecommunications service provider. The division started the year as O.N.Telcom and evolved into Ontera mid-year, through a complete rebranding process, complemented by the launch of a marketing campaign.

As well, the division signed a strategic alliance agreement with TELUS, which came into effect on

including automated work orders and trouble ticketing systems; a converged billing system to incorporate customer relationship management and four legacy billing systems into one comprehensive application; and organizational structure to support operations that are customer-focused.

## Challenges

The telecommunications industry has become extremely competitive and Ontera faces the challenge of continued erosion of customers in traditional markets as competitors gain experience and momentum.

As we work to integrate new systems and processes to better serve our customers, we necessarily face the challenges associated with their introduction and implementation. As well, Ontera is currently challenged to stabilize and rebuild core network infrastructure.

In 2004, Ontera faced a loss of knowledge and expertise as a significant number of employees chose to participate in the ERP. We now face the challenge of attracting and retaining a skilled sales force, which is essential to support our corporate objectives and marketing initiatives.

2004

## Safety Initiatives

Ontera experienced one lost-time incident in 2004, following two consecutive years of no lost time performance.

We participated in a company-wide safety audit and took action to close any identified gaps. This included adding a safe work practices module to the orientation package for new operations employees.

## Financial and Operational Performance

Ontera's revenues fell short of target by \$1.1 million due primarily to less than anticipated growth in new markets and to lost market share in Internet services as customers migrated to dedicated or high speed services in markets where Ontera offered dial-up access. As well, sales of customer premise equipment and solutions were significantly less than anticipated as the resources required to sell and support customer solutions were focused on internal change management.

Expenses were \$3.2 million less than contemplated as the timing of additional expenses to support marketing initiatives were delayed and cost of goods sold aligned with customer sales did not materialize.

Net loss for the year was \$7.1 million, \$1.2 million less than the anticipated loss of \$8.3 million.

An incentive plan for Ontera's sales force was implemented in the 3rd quarter of 2004 and resulted in approximately \$1.0 million in new contract revenue.

During a recent conversion to a new network platform, few service interruptions were experienced. This was a result of proactive measures to ensure reliability of service during such transitions.

Employee pulsecheck surveys, designed to gain feedback on and drive employee satisfaction, were introduced in 2004, with surveys conducted in June (baseline) and in November. The surveys noted significant improvements in many areas over the five-month period, including increased understanding of employees roles and values in supporting the Company's business direction and increased confidence in senior leadership. Ontera continues to work to engage our employees in order to develop a high performance culture.

2004

# Commission Members And Principal Officers

## Commission Members

### Chair

Ted Hargreaves – North Bay  
(April 21, 2004 – April 20, 2007)

### Commissioners

Mathilde Bazinet - North Bay  
(July 5, 2004 – July 4, 2007)

Daniel Belisle – Cochrane  
(July 5, 2004 – July 4, 2007)

René Fontaine – Hearst  
(August 25, 2004 – August 24, 2007)

Carson Fougère – North Bay  
(July 5, 2004 – July 4, 2007)

Margaret Hague – Spring Bay  
(July 5, 2004 – July 4, 2007)

Randy Kapashesit – Moose Factory  
(November 3, 2004 – November 2, 2007)

David Plourde – Kapuskasing  
(July 5, 2004 – July 4, 2007)

Donavon Porter – Haileybury  
(August 11, 2004 – August 10, 2007)

Lad Shaba - Chaput Hughes  
(July 5, 2004 – July 4, 2007)

## Principal Officers

### Steve Carmichael

President and Chief Executive Officer  
(Appointed December 3, 2004)

Acting President

(May 25, 2004 – December 2, 2004)

Vice President – Rail

### Marc Rancourt

President and General Manager - Ontera  
(Appointed July 5, 2004)

### Kevin Donnelly

Vice President – Finance and Administration

### Russ Thompson

Counsel

### Roy Hains

Executive Vice President –  
Service Improvement and Operations  
(to May 2004)

### Cindy Boston

Vice President – Corporate Strategy –  
Development and Service Improvement  
(to October 20, 2004)

### Rick Cushing

Vice President – Ontera (formerly O.N.Telcom)  
(March 31, 2004 – July 4, 2004)

Acting Vice President – Ontera (formerly O.N.Telcom)  
(March 31, 2003 – March 30, 2004)

# Financial Overview

The Ontario Northland Transportation Commission lost \$61.9 million in 2004 compared to a loss of \$7.0 million in the previous year. A large component of the loss is the "special termination benefit" accounting expense of \$47.6 million associated with the early retirement plan implemented in 2004. In total, operating revenues increased very slightly year-over-year, with the decline in telecommunications offset by increases in rail services and motor coach. Increases in operating expenses were approximately \$5.0 million mainly attributable to higher fuel costs during the year, as well as expenses associated with various revenue enhancing initiatives. The majority of the increases affected rail services and were partially offset by declines in telecommunications and administration.

From a non-operating perspective, expenses remained relatively constant, with the exception of the impact of the early retirement plan expenses noted above. Gain on sale of capital assets were minimal. One time adjustments to reflect the adoption of a vacation pay accrual along with the yearly impact of this policy and the write-down of a capital asset were also reflected in 2004 results.

On the balance sheet, total assets declined primarily as a result of the accounting expense associated with the early retirement plan previously mentioned. Current assets rose slightly from the previous year driven primarily by inventory increases associated with contract work taken on by the Commission. Capital assets also rose slightly on a year-over-year basis. From a liabilities and equity point of view, virtually all categories exhibited increases from the prior year with the exception of equity, which declined as a result of the loss in the current year. The increases were associated with increased activity from operational and capital spending perspectives.



Kevin Donnelly  
Vice President - Finance and Administration

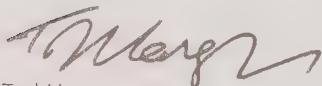
2004

# Management's Responsibility

The Ontario Northland Transportation Commission's management is responsible for the integrity and fair presentation of the consolidated financial statements and other information included in the annual report. The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The preparation of financial statements necessarily involves the use of management's judgment and best estimates, particularly when transactions affecting the current accounting period cannot be determined with certainty until future periods. All financial information in the annual report is consistent with the consolidated financial statements.

The Commission maintains systems of internal accounting controls designed to provide reasonable assurance that the financial information is accurate and reliable and that company assets and liabilities are adequately accounted for and assets safeguarded.

The consolidated financial statements have been reviewed by the Commission's Audit and Finance Committee and have been approved by its Governing Board of commissioners. In addition, the consolidated financial statements have been audited by the Ontario Provincial Auditor, whose report follows.



Ted Hargreaves  
Chair



Steve Carmichael  
President and Chief Executive Officer

North Bay, Ontario  
March 24, 2005

2004

# Auditor's Report

To the Ontario Northland Transportation Commission and to the Minister of Northern Development and Mines.

I have audited the consolidated balance sheet of the Ontario Northland Transportation Commission as at December 31, 2004 and the consolidated statements of investment by Province of Ontario, operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These consolidated financial statements are the responsibility of the Commission's management. My responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the consolidated financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall consolidated financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Commission as at December 31, 2004 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.



J. R. McCarter, CA  
Auditor General  
Office of the Provincial Auditor of Ontario  
Toronto, Ontario  
March 24, 2005

2004

**Ontario Northland Transportation Commission**  
**Consolidated Balance Sheet**  
(dollars in thousands)

December 31	2004	2003
<b>Assets</b>		
<b>Current</b>		
Cash and cash equivalents	\$ 1,010	\$ 1,563
Accounts receivable (Net of allowance - \$1,401; 2003 - \$1,281)	19,776	21,102
Inventory	12,487	10,629
Prepaid expenses	1,000	277
	<u>34,273</u>	33,571
<b>Development costs (Note 1)</b>	<b>575</b>	-
<b>Self-Insurance Fund (Note 2)</b>		
- Market value \$6,174; (2003 - \$5,887)	6,085	5,793
<b>Investment in property, plant and equipment (Schedule 1)</b>	<u>258,680</u>	256,417
<b>Accrued pension benefit asset (Note 4)</b>	<u>80,076</u>	128,618
	<u><u>\$ 379,689</u></u>	<u><u>\$ 424,399</u></u>
<b>Liabilities and Province of Ontario Equity</b>		
<b>Current</b>		
Operating line of credit (Note 3)	\$ 27,000	\$ 23,000
Accounts payable and accrued liabilities (Note 11)	29,663	26,379
Current portion of long-term debt (Note 5a)	2,608	2,276
Current portion of deferred revenue	1,235	788
	<u>60,506</u>	52,443
<b>Deferred revenue (Note 6)</b>	<b>2,893</b>	-
<b>Provision for Self-Insurance (Note 2)</b>	<b>6,085</b>	5,793
<b>Long-term debt (Note 5a)</b>	<b>27,243</b>	26,223
<b>Accrued Non-Pension Benefit Obligation (Note 4)</b>	<b>55,261</b>	54,150
	<u><u>151,988</u></u>	<u><u>138,609</u></u>
<b>Contingencies/Commitments (Note 12)</b>		
<b>Province of Ontario Equity</b>		
Investment by the Province of Ontario	73,396	69,603
Retained earnings	154,305	216,187
	<u>227,701</u>	285,790
	<u><u>\$ 379,689</u></u>	<u><u>\$ 424,399</u></u>

Approved on behalf of the Commission:



Chair



President and CEO

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements.

**Ontario Northland Transportation Commission**  
**Consolidated Statement of Investment by the Province of Ontario**  
(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2004	2003
<b>Balance, beginning of year</b>		
Net investment in property, plant and equipment	\$ 20,654	\$ 17,794
Net investment other than share capital (Note 5b)	48,949	48,949
	<hr/> <b>69,603</b>	<hr/> 66,743
<b>Net changes during the year</b>		
Contributions from Province of Ontario	7,245	4,221
Retirements	(2,600)	(665)
Amortization	(852)	(696)
	<hr/> <b>3,793</b>	<hr/> 2,860
<b>Balance, end of year</b>		
Net investment in property, plant and equipment	24,447	20,654
Net investment other than share capital (Note 5b)	48,949	48,949
	<hr/> <b>\$ 73,396</b>	<hr/> \$ 69,603

The accompanying summary of significant accounting policies is an integral part of these financial statements.

**Ontario Northland Transportation Commission**  
**Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings**  
(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2004	2003
<b>Revenues</b> (Schedule 2)	\$ 129,996	\$ 129,181
<b>Expenses</b> (Schedule 2)	<b>128,671</b>	123,644
	<b>1,325</b>	5,537
 <b>Other revenues and expenses</b>		
Amortization (Schedule 2)	13,929	14,659
Interest expense (Schedule 2)	2,188	2,303
Investment and other income	(1)	(21)
Gain on sale of property, plant and equipment (Schedule 2)	(64)	(372)
Impairment of property, plant and equipment (Note 10)	487	-
Early retirement plan expense (Note 4a)	47,601	-
Vacation pay (Note 11)	(933)	-
Service improvement plan costs (Note 18)	-	878
Recovery of service improvement plan costs (Note 18)	-	(4,900)
 <b>Net expenses</b>	<b>63,207</b>	12,547
 <b>Net loss for the year</b>	<b>(61,882)</b>	(7,010)
 <b>Retained earnings, beginning of year</b>		
As previously stated	220,464	227,474
Prior years' adjustment (Note 11)	(4,277)	(4,277)
As restated	<b>216,187</b>	223,197
 <b>Retained earnings, end of year</b>	<b>\$ 154,305</b>	\$ 216,187

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements.

**Ontario Northland Transportation Commission**  
**Consolidated Statement of Cash Flows**  
(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2004	2003
<b>Cash provided by (used in)</b>		
<b>Operating activities</b>		
Loss	\$ (61,882)	\$ (7,010)
Items not affecting cash		
Amortization (Schedule 2)	13,929	14,659
Gain on disposal of property, plant and equipment	(64)	(372)
Impairment of property, plant and equipment (Note 10)	487	-
Early retirement plan expense (Note 4a)	47,601	-
Pension/non-pension expense	3,731	5,056
	<hr/>	<hr/>
Changes in non-cash working capital balances	3,802	12,333
Accounts receivable	1,326	(912)
Inventory	(1,858)	39
Prepaid expenses	(723)	80
Accounts payable and accrued liabilities	3,284	(1,435)
Deferred revenue	447	503
	<hr/>	<hr/>
	6,278	10,608
<b>Investing activities</b>		
Investment in property, plant and equipment	(20,222)	(16,140)
Proceeds from sale of property, plant and equipment	155	1,037
Development costs	(575)	-
Decrease in other assets	(141)	(148)
	<hr/>	<hr/>
	(20,783)	(15,251)
<b>Financing activities</b>		
Long-term debt (Note 5a)	1,352	(2,202)
Contributions from the Province of Ontario	7,245	4,221
Operating line of credit	4,000	6,000
Deferred revenue	2,893	-
Other liabilities	(1,538)	(1,565)
	<hr/>	<hr/>
	13,952	6,454
<b>Change in cash and cash equivalents during the year</b>	(553)	1,811
<b>Cash and cash equivalents, beginning of year</b>	<hr/>	<hr/>
<b>Cash and cash equivalents, end of year</b>	<b>\$ 1,010</b>	<b>\$ 1,563</b>
<b>Supplemental disclosure of cash flow information:</b>		
Interest paid during the year and included in net loss	\$ 2,188	\$ 2,303

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements

**Ontario Northland Transportation Commission**  
**Consolidated Schedule of Investment**  
**in Property, Plant and Equipment**  
**Schedule 1**  
(dollars in thousands)

For the year ended December 31			2004	2003
		Cost	Accumulated Amortization	Net Book Value
<b>Rail Services</b>				
Roadway	\$ 226,394	\$ 85,309	\$ 141,085	\$ 136,308
Buildings	42,008	14,587	27,421	22,896
Equipment	74,408	40,283	34,125	38,316
Under construction	1,246	-	1,246	1,098
<b>Telecommunications</b>				
Equipment	133,712	89,923	43,789	45,433
Buildings	5,750	3,607	2,143	2,041
Under construction	300	-	300	806
<b>Motor Coach Services</b>				
Coaches	10,191	4,316	5,875	6,382
Buildings	156	46	110	110
Under construction	134	-	134	28
<b>Marine Services (Moosonee)</b>				
Vessels	385	314	71	81
<b>Development</b>				
Land and buildings	2,851	1,120	1,731	2,268
Land held for resale	650	-	650	650
	<b>\$ 498,185</b>	<b>\$ 239,505</b>	<b>\$ 258,680</b>	<b>\$ 256,417</b>

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements.

**Ontario Northland Transportation Commission**  
**Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses**

**Schedule 2**

(dollars in thousands)

For the year ended December 31

	2004	2003
<b>Rail Services</b>		
Sales revenue (Notes 9 and 15)	\$ 64,848	\$ 60,827
Government reimbursement (Note 7)	19,761	20,428
	<hr/>	<hr/>
Operating revenue	84,609	81,255
Operating expense	76,758	70,559
	<hr/>	<hr/>
Operating income	7,851	10,696
Amortization	7,699	7,236
Gain on sale of property, plant and equipment	(107)	(171)
Interest expense	1,533	1,654
	<hr/>	<hr/>
Income (loss) from operations	(1,274)	1,977
<b>Telecommunications</b>		
Sales revenue (Note 8)	33,740	36,945
Operating expense	35,612	36,536
	<hr/>	<hr/>
Operating income (loss)	(1,872)	409
Amortization	5,152	6,290
Loss on sale of property, plant and equipment	43	76
	<hr/>	<hr/>
Loss from operations	(7,067)	(5,957)
<b>Motor Coach Services</b>		
Sales revenue	10,884	10,212
Operating expense	9,642	9,268
	<hr/>	<hr/>
Operating income	1,242	944
Amortization	641	559
Loss on sale of property, plant and equipment	2	21
	<hr/>	<hr/>
Income from operations	599	364
<b>Marine Services (Moosonee)</b>		
Sales revenue	142	129
Government reimbursement (Note 7)	124	73
	<hr/>	<hr/>
Operating revenue	266	202
Operating expense	215	342
	<hr/>	<hr/>
Operating income (loss)	51	(140)

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements

**Ontario Northland Transportation Commission**  
**Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses**  
**Schedule 2 (continued)**  
(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2004	2003
<b>Rental Properties</b>		
Sales revenue	497	567
Operating expense	285	332
	<hr/>	<hr/>
Operating income	212	235
Amortization	49	37
Gain on sale of property, plant and equipment	(2)	(298)
	<hr/>	<hr/>
Income from operations	165	496
<b>Administration</b>		
Operating revenue	-	-
Operating expense	6,159	6,607
	<hr/>	<hr/>
Operating loss	(6,159)	(6,607)
Amortization	388	537
Interest expense	655	649
	<hr/>	<hr/>
Loss from operations	(7,202)	(7,793)
<b>Total Operations</b>		
Sales revenue	110,111	108,680
Government reimbursement (Note 7)	19,885	20,501
	<hr/>	<hr/>
Total revenues	129,996	129,181
Expenses	128,671	123,644
	<hr/>	<hr/>
Operating income	1,325	5,537
Amortization	13,929	14,659
Interest expense	2,188	2,303
Gain on sale of property, plant and equipment	(64)	(372)
	<hr/>	<hr/>
Loss from operations	\$ (14,728)	\$ (11,053)

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements.

# Ontario Northland Transportation Commission Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2004

<b>Nature of Business</b>	The Ontario Northland Transportation Commission, an Operational Enterprise of the Ontario government, delivers a variety of commercial and non-commercial services, including rail freight, passenger rail, bus and telecommunications primarily in the Northeastern portion of Northern Ontario.																
<b>Basis of Accounting</b>	These consolidated financial statements are prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. They include the accounts of the Commission and its wholly-owned subsidiaries, Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N.Tel, Star Transfer Limited, Air-Dale Limited and Nipissing Central Railway Company.																
<b>Inventory</b>	With the exception of used rail, all materials and supplies are valued at average cost. Used rail is shown at unamortized book value determined at the time of retirement.																
<b>Self-Insurance Fund</b>	The self-insurance fund assets are stated at acquisition cost.																
<b>Investment in Property, Plant and Equipment and Amortization</b>	Property, plant and equipment are stated at acquisition cost. Amortization is calculated using the straight-line method over the estimated service lives of the assets.  The estimated service lives for principal categories of assets are as follows:																
	<table border="0"><tr><td>Roadway - main line and branches</td><td>20 to 50 years</td></tr><tr><td>Railway diesel locomotives</td><td>25 years</td></tr><tr><td>Railway cars</td><td>33 years</td></tr><tr><td>Buildings</td><td>50 years</td></tr><tr><td>Telecommunications equipment</td><td>15 years</td></tr><tr><td>Vehicles</td><td>3 years</td></tr><tr><td>Computer equipment</td><td>5 years</td></tr><tr><td>Coaches</td><td>12 years</td></tr></table>	Roadway - main line and branches	20 to 50 years	Railway diesel locomotives	25 years	Railway cars	33 years	Buildings	50 years	Telecommunications equipment	15 years	Vehicles	3 years	Computer equipment	5 years	Coaches	12 years
Roadway - main line and branches	20 to 50 years																
Railway diesel locomotives	25 years																
Railway cars	33 years																
Buildings	50 years																
Telecommunications equipment	15 years																
Vehicles	3 years																
Computer equipment	5 years																
Coaches	12 years																
	The Province of Ontario reimburses the Commission for the cost of certain property, plant and equipment purchased for use in operations designated as non-commercial by the Province. The Commission records these assets at their original cost together with an offsetting credit to Net Investment in Property, Plant and Equipment (Province of Ontario). Annual amortization on these property, plant and equipment is recorded as a reduction of the Net Investment in Property, Plant and Equipment (see page 4).																
<b>Employee Future Benefits</b>																	
<b>Pension Plans</b>	The Commission maintains a defined benefit pension plan for its employees. It provides for pensions based on years of service and average pensionable earnings and is generally applicable from the first day of the month following employment. The plan is not indexed, however, there have been a variety of ad hoc increases made to pensioners.  The obligations under the plan are determined using the accrued benefit method reflecting projected benefits for services rendered to date. Pension fund assets are valued using current market values. The Accrued Pension Benefit Asset or Obligation and expenses are determined annually by independent actuaries in accordance with accepted actuarial practice using																

---

## Ontario Northland Transportation Commission Summary of Significant Accounting Policies

---

December 31, 2004

management's best estimates. The date of the last actuarial valuation for funding purposes was January 1, 2004. The date of the next actuarial valuation for funding purposes will be January 1, 2007.

<b>Non-Pension Benefit Plans</b>	The Commission offers non-pension post retirement benefits such as group life, health care and long-term disability to employees through defined benefit plans. The costs associated with these future benefits are actuarially determined using the projected benefits method prorated on service and best estimate assumptions. In addition, as a Schedule 2 employer under the Workplace Safety and Insurance Board (WSIB), the Commission recognizes workers compensation benefits on an accrual basis using actuarial calculations provided by the WSIB for benefits in force, benefits not yet awarded and administrative loading costs.
	Both Pension and Non-Pension expenses consist of current service costs, interest and adjustments arising from plan amendments, changes in assumptions and experience gains or losses. Experience gains or losses are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service life of the employees covered by the plans. These expenses are recorded in the year in which employees render services to the Commission (See Note 4).
<b>Revenue Recognition</b>	Transportation revenues are generally recognized on completion of movements, with interline movements being treated as complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Contract revenues are recorded on a percentage of completion basis. Revenues from other sources including government reimbursement are recognized when earned. Telecommunications toll revenue adjustments are recognized when measurement can be reasonably estimated (see Note 8).
<b>Income Taxes</b>	As an Operational Enterprise of the Province of Ontario, the Commission is exempt from income taxes. This exemption extends to its wholly-owned subsidiaries, and accordingly no tax provision is recorded in these financial statements.
<b>Foreign Currency Translation</b>	Revenues and expenses arising from foreign currency transactions are translated to their Canadian equivalent at the rates of exchange in effect at the transaction date or the rate on forward exchange contracts. Resulting gains or losses on settlement or translation are included in the determination of net income for the current period.
<b>Accounting Estimates</b>	Preparation of the financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could differ from those estimated.
<b>Cash and Cash Equivalents</b>	Cash and cash equivalents include cash on hand, balances with banks and short-term deposits with original maturities of three months or less.

---

# Ontario Northland Transportation Commission

## Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2004

---

### **1. Development Costs**

The Commission incurred start up costs of \$575,000 in relation to a new multi-year contract entered into by the Commission. The development costs will be expensed on a straight line basis over the life of the contract. The amount of development costs expensed in the current year were \$nil (2003 - \$nil).

---

### **2. Self-Insurance Fund**

The Commission follows the policy of self-insuring for damages from rolling stock derailments and for cargo damage. Annual contributions to the self-insurance fund consist of a \$100,000 premium paid by the Commission in addition to investment income earned on fund assets. Fund assets include investments in federal and provincial government bonds and cash in the amount of \$5,815,000 (2003 - \$5,593,000), and \$270,000 (2003 - \$200,000) payable by Ontario Northland. Interest rates on the above mentioned bonds vary from 5.0% to 14.0% per annum. Maturity dates on these investments are staggered ranging from June 15, 2006 to June 2, 2009.

---

### **3. Operating Line of Credit**

The Commission currently holds an operating line of credit with the Ontario Financing Authority (OFA) in the amount of \$22,000,000, of which \$22,000,000 was being utilized at the end of 2004 (2003 - \$18,000,000). In addition, the Commission also has a revolving operating line of credit with the OFA in the amount of \$5,000,000, of which \$5,000,000 was being utilized at the end of 2004 (2003 - \$5,000,000). Both of these operating lines bear interest at the Province of Ontario's cost of borrowing plus 25 basis points based on the date of each advance.

On March 31, 2005, subsequent to year end, \$20,277,000 of the operating line of credit was reclassified to Investment by the Province of Ontario. The operating line of credit with the OFA was re-established at \$8,000,000 and the revolving operating line of credit of \$5,000,000 remained in place.

---

### **4. Employee Future Benefits**

The Commission is the administrator of its contributory pension plan which covers all permanent staff. The pension fund assets primarily include marketable securities, real estate and corporate and government bonds, which are invested by professional investment managers.

The pension fund's target percentage allocation and average asset allocations as at December 31, 2004 and 2003, by asset category are as follows:

	Target	2004	2003
Equity securities – Domestic	20% - 36%	33%	34%
– Foreign	8% - 16%	13%	13%
Debt securities	40% - 60%	51%	50%
Real estate	0% - 15%	2%	2%
Short term and other	0% - 15%	1%	1%
Total		100%	100%

# Ontario Northland Transportation Commission

## Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2004

### 4. Employee Future Benefits (continued)

As part of a corporate restructuring plan, an early retirement offer was extended to approximately 220 employees of whom approximately 202 employees accepted the offer. This special termination benefit resulted in an expense in 2004 of \$47,601,000.

#### a. Accrued Pension Benefit Asset

	2004	2003
Projected benefit obligations	\$ 440,571,000	\$ 365,788,000
Market value of plan assets	<b>455,911,000</b>	434,359,000
<b>Surplus</b>	<b>\$ 15,340,000</b>	\$ 68,571,000
<b>Accrued benefit asset - beginning of year</b>	<b>\$ 128,618,000</b>	\$ 131,530,000
Expense	(1,082,000)	(3,060,000)
Early Retirement Plan (ERP) expense	(47,601,000)	-
Funding contributions	141,000	148,000
<b>Accrued benefit asset - end of year</b>	<b>\$ 80,076,000</b>	\$ 128,618,000

#### b. Accrued Non-Pension Benefit Obligation

	2004	2003
<b>Accrued benefit liability - beginning of year</b>	<b>\$ 54,150,000</b>	\$ 53,720,000
Expense	2,649,000	1,996,000
Funding contributions	(1,538,000)	(1,566,000)
<b>Accrued benefit liability - end of year</b>	<b>\$ 55,261,000</b>	\$ 54,150,000

Included in the accrued non-pension benefit liability is worker's compensation benefits in the amount of \$11,094,000 (2003 - \$10,953,000). This amount has been determined from the most recent available actuarial calculations provided by the Workplace Safety and Insurance Board as at December 31, 2003. The valuation at December 31, 2004 is not expected to be ready until after the date of financial statement preparation. It is management's opinion that the balance at December 31, 2004 will not be significantly different.

#### c. Components of Net Periodic Pension Benefit Expense

	2004	2003
Current service cost less employee contributions	\$ 8,100,000	\$ 7,240,000
Interest cost on accrued benefit obligation	22,821,000	22,490,000
Expected return on plan assets	(31,760,000)	(29,771,000)
Amortization of initial obligation	197,000	197,000
Amortization of past service costs	654,000	653,000
Amortization of net actuarial gain	1,070,000	2,251,000
Termination benefit cost (ERP)	47,601,000	-
	<b>\$ 48,683,000</b>	\$ 3,060,000

# Ontario Northland Transportation Commission

## Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2004

### 4. Employee Future Benefits (continued)

#### d. Components of Net Periodic Non-Pension Benefit Expense

	2004	2003
Current service cost	\$ 508,000	\$ 811,000
Interest on accrued benefit obligation	2,481,000	1,185,000
Amortization of net actuarial gain	(340,000)	-
	<b>\$ 2,649,000</b>	<b>\$ 1,996,000</b>

#### e. Weighted Average Assumptions

Discount rate - pension	5.75	6.25
Discount rate - non pension	5.75	6.50
Expected long-term rate of return on plan assets	7.50	7.50
Rate of compensation increase	4.00	4.00
Medical cost increases	4.5% to 10.0%	4.5% to 9.0%

### 5. Long-term Debt

	2004	2003
a. Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.22% per annum, blended monthly payments of \$30,000 for 15 years beginning February 1, 2005	\$ 3,800,000	-
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.64% per annum, blended monthly payments of \$43,000 for 10 years beginning May 1, 1998.	1,565,000	1,980,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.60% per annum, blended monthly payments of \$156,000 for 15 years beginning January 1, 2000.	14,326,000	15,370,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 6.37% per annum, blended monthly payments of \$109,000 for 15 years beginning September 1, 1999.	9,470,000	10,161,000
Vendor take back loan on an asset purchase that bears 0% interest, repayable over 8 years in accordance with the terms of the purchase agreement beginning December 1, 2000.	690,000	988,000
<b>Less current portion</b>	<b>29,851,000</b>	<b>28,499,000</b>
	<b>2,608,000</b>	<b>2,276,000</b>
	<b>\$ 27,243,000</b>	<b>\$ 26,223,000</b>

---

## Ontario Northland Transportation Commission Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2004

---

### 5. Long-term Debt (continued)

Payments required in the next five years and thereafter are as follows:

2005	\$ 2,608,000
2006	2,766,000
2007	2,919,000
2008	2,732,000
2009	2,532,000
Thereafter	<hr/> 16,294,000
	<hr/> \$ 29,851,000

b. Included in Investment by the Province of Ontario is a \$35,208,000 non-interest bearing loan with no specific repayment terms from the Province of Ontario which three years ago was reclassified to Investment by the Province of Ontario. This was done to be consistent with how the loan was reflected in the Province of Ontario's consolidated financial statements. The Province, recognizing the concessionary nature of the loan, classified it as an equity investment in the Commission.

---

### 6. Deferred Revenue

Included in Deferred Revenue are the following two significant items:

In 2004, the Commission entered into a multi-year contract to refurbish commuter cars. Under the terms of the contract, the Commission received an advance of \$2,627,000 from the customer to defray contract costs. The remaining balance of \$2,442,000 has been included as deferred revenue, of which \$1,702,000 relates to periods after December 31, 2005. The deferred revenue will be recognized based on a percentage of completion method. During 2004, \$185,000 of the advance was recognized as revenue.

The Commission has entered into a 20-year agreement with Hydro One for the use of fibre optic cable, expiring in March 2022. The total contract value is \$1,380,000. The remaining balance of \$1,259,789 has been included as deferred revenue, of which \$1,190,769 relates to periods after December 31, 2005. The deferred revenue will be recognized on a straight line basis over the life of the agreement. During 2004, \$69,030 was included as revenue.

---

### 7. Government Reimbursement

In accordance with a Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial. The Commission and the Ministry have entered into annual contribution agreements which define the amount of compensation which the Province of Ontario would provide in each fiscal year. Starting in fiscal 2002 the provincial government began to fully reimburse losses on the passenger train services.

---

# Ontario Northland Transportation Commission

## Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2004

---

### 7. Government Reimbursement (continued)

A portion of the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is reimbursed by the National Transportation Agency of Canada under Section 270 of the Railway Act. The federal government revoked the Railway Act during 1996 and replaced it with the Canada Transportation Act. An annual reimbursement of \$2,500,000 was received until the expiration of the agreement on June 30, 2004. Negotiations between the Commission and Transport Canada resulted in a reimbursement of \$1,875,000 between July 1, 2004 and March 31, 2005. Negotiations continue in early 2005 with an aim to restoring the agreement to substantially the same terms as those in place up to June 30, 2004.

Details of government reimbursement are as follows:

	2004	2003
<b>From Province of Ontario:</b>		
Rail - Passenger Service and Moosonee Branch Marine Services (Moosonee)	\$ 17,261,000 124,000	\$ 17,928,000 73,000
	<hr/> <b>17,385,000</b>	<hr/> <b>18,001,000</b>
<b>From Transport Canada:</b>		
Current year's operations	2,500,000	2,500,000
	<hr/> <b>\$ 19,885,000</b>	<hr/> <b>20,501,000</b>

The Commission is dependent on these reimbursements to carry out its non-commercial operations.

---

### 8. Telecommunications Revenue

The Commission's Telecommunications Division has a traffic agreement with Bell Canada that permits the two companies to exchange and settle on the toll traffic that traverses their network. The Access Tariffs charged by the Local Exchange Carriers were finalized by the CRTC in March 2005 and were not subject to any retroactive adjustments. In keeping with the Commission's accounting policy, any revenue or cost adjustments whether positive or negative are to be recognized in the year in which they become known and estimable.

---

### 9. Passenger Revenue

In accordance with the Travel Industry Act, the 2004 gross retail sales were \$572,000 and the gross wholesale sales were \$216,000.

---

### 10. Impairment of Property, Plant and Equipment

The Commission recognized an impairment loss for a marine vessel with a cost of \$625,000 and an accumulated amortization of \$138,000. This impairment resulted from Management's analysis of the present value of future cash flows from the lease of the vessel. The adjusted carrying value was determined to be \$nil, resulting in an impairment loss of \$487,000.

---

# Ontario Northland Transportation Commission

## Summary of Significant Accounting Policies

---

December 31, 2004

### **11. Change in Accounting Policy**

In 2004, the Commission adopted a new vacation pay policy whereby vacation pay is accrued and expensed as it is earned rather than when it is paid. The policy has been applied retroactively such that the 2003 comparative figures have been restated as follows: accounts payable and accrued liabilities were increased by \$4,370,000 and retained earnings, beginning of year, were decreased by \$4,370,000. No additional vacation pay expense is recorded for 2003 as the amount of the liability had not significantly changed from 2002.

---

### **12. Contingencies/Commitments**

Various statements of claim have been issued against the Commission claiming damages. Damages, if any, cannot be estimated at this time and in any event the Commission is of the opinion that these claims would be unfounded or covered by insurance after application of a \$2,000,000 deductible. Should any loss result, it would be charged to operations when the amount is ascertained.

In 1998 a claim for \$3,000,000 was submitted to the National Transportation Agency for partial reimbursement of the write-down of railway passenger rolling stock. The likelihood of the success of the claim remains not determinable at this time and as a result is not reflected in these financial statements.

The Commission has contractual obligations on a number of operating leases for such items as rail cars, computer equipment, automotive equipment and other. It is management's opinion that in aggregate the annual cost of these leases is not significant to the Commission as a whole.

The Commission is also obligated to certain job guarantee agreements with a significant number of its unionized employees.

---

### **13. Financial Instruments**

The Commission's financial instruments consist of cash and bank, term investments of the self insurance fund, accounts receivable, bank overdraft, operating line of credit, accounts payable and long-term debt. Unless otherwise noted, it is management's opinion that the Commission is not exposed to significant interest, currency or credit risks arising from these financial instruments. The fair values of these financial instruments approximated their carrying values, unless otherwise noted.

---

### **14. Related Party Transactions**

During the year, the Commission charged the Ontario Northland Contributory Pension Fund \$240,000 (2003 - \$189,000) for financial and administrative support.

---

### **15. Economic Dependence**

During 2004, the Rail Services Division derived 42% (2003 - 45%) of its revenue from three major customers.

---

# **Ontario Northland Transportation Commission**

## **Summary of Significant Accounting Policies**

---

December 31, 2004

---

### **16. Subsequent Events**

On March 31, 2005, subsequent to year end, \$20,277,000 of the operating line of credit was reclassified to Investment by the Province of Ontario. The operating line of credit with the Ontario Financing Authority was re-established at \$8,000,000 and the revolving operating line of credit of \$5,000,000 remained in place.

Subject to an amendment to the ONTC Act, the Commission has changed its year-end to March 31. The next financial statements will cover the fifteen month period ending March 31, 2006.

---

---

### **17. Comparative Figures**

Prior year's figures have been reclassified where necessary to conform to the current year's presentation.

---

---

### **18. Status of Service Improvement Plan**

In the spring of 2000, the Minister of Northern Development and Mines directed the Commission to review all services it provided with a goal of developing a Service Improvement Strategy by the fall of that same year.

On December 13, 2000, the Minister of Northern Development and Mines accepted the recommendations of the Service Improvement Plan and directed the Commission to pursue the divestment, reorganization or alternate delivery of certain of its operations and the improvement or enhancement of those remaining.

In fiscal 2002 the Commission took certain steps to implement parts of the Service Improvement Plan recommendations such as, the divestiture of the Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC) and accepting and evaluating Request for Proposals (RFP's) submissions for both the Rail Services and Telecommunications divisions. In early 2003 the Commission made its recommendations to the Ontario government including the Minister of Northern Development and Mines for approval, subject to certain conditions. In June of 2003, the Canadian National Railway Company withdrew an offer to purchase rail assets and in July of 2003 the Commission was directed to enter into exclusive negotiations with TELUS in order to formalize a strategic alliance with O.N.Tel

In complying with the recommendations set out in the Service Improvement Plan, the Commission incurred \$nil (2003 - \$878,000) during the year. These costs consisted primarily of consulting fees and legal fees in carrying out the recommendations. The cumulative amount expensed since the initiation of the Service Improvement Plan in fiscal 2000 is \$7,665,000. At the end of fiscal 2003 the Commission, in accordance with its previously disclosed intentions, applied to the Ministry of Northern Development and Mines to have all of these costs reimbursed. In Spring 2004, the Commission received a reimbursement of \$4,900,000 from the Ministry of which was accrued in 2003.



2004





Les instruments financiers de la Commission sont composés d'encasise et de fonds en banque, de placements à terme du fonds d'autosassurance, des compagnies débiteurs, découvert en banque, marge de crédit d'exploitation, des compagnies crédières et des dettes à long terme. A moins d'avoir contracté, de placement sur le plan des taux d'intérêts, de change ou de crédit.

### 13. Instruments financiers

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués.

La Commission a signé des contrats de location exploitation relatives principalement aux véhicules de transport de passagers.

La Commission a également effectué un investissement dans l'ensemble, les frais annuels qui découlent de ces contrats de location exploitation n'affectent pas la probabilité de réussite de cette réclamations démeure indéterminable et par conséquent, n'est pas probable de réussite au matériel informatique, au matériel rouulant et autres. La direction est d'avoir une remboursement partiel de la réduction de la valeur de l'actif en matériel ferroviaire voyageurs. La

En 1998, une réclamation de 3 000 000 \$ a été présentée à l'Agence nationale de transport en vue du remboursement partiel de la réduction de la valeur de l'actif en matériel ferroviaire voyageurs. La probabilité de réussite de cette réclamations démeure indéterminable et par conséquent, n'est pas probable de réussite dans ces états financiers.

Soit, ces dommages ne peuvent être estimés présentement. La Commission est de plus d'avoir une réclamation pourraient être comparables pour 2003 ont été redressées comme suit: les créditeurs et assurancie que lorsque, une fois la franchise de 2 000 \$ applicable. En cas de pertes, le montant sera réduit aux opérations une fois celle-ci établi.

Durant 2004, la Commission a modifié sa convention convention comptable pour la compensation de vacances. La paie de vacances courue est maintenant comptabilisée lorsqu'elle est gagnée par les employés plutôt que lorsqu'elle est payée aux employés. Cette convention convention comptable a été appliquée durant 2004, la paie de vacances courue est maintenant comptabilisée lorsqu'elle est gagnée par les employés. La paie de vacances courue est maintenant comptabilisée lorsqu'elle est gagnée par les employés.

### 12. Éventualités et engagements

Certaines demandes en dommages ont été déposées contre la Commission. Quoi qu'il en soit, ces dommages ne peuvent être estimés présentement. La Commission est de plus d'avoir une réclamation pourraient être comparables pour 2003 ont été redressées comme suit: les créditeurs et assurancie que lorsque, une fois la franchise de 2 000 \$ applicable. En cas de pertes, le montant sera réduit aux opérations une fois celle-ci établi.

### 11. Modification de convention comptable

La Commission a déprécié un navire avec un cout de 625 000 \$ et un amortissement cumulé de 138 000 \$. Cette dépréciation fut calculée basée sur une analyse par la direction de la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs pour la location du navire. La valeur comptable ajustée fut déterminée à être 0 \$, entraînant une dépréciation de 487 000 \$.

### 10. Dépréciation des immobilisations corporelles

Conformément à la Loi sur le secteur du voyage, pour 2004, les ventes aux détaillants brutes étaient de 572 000 \$ et les ventes en gros brutes étaient de 216 000 \$.

### 9. Revenus du transport de passagers

Exploitants de centraux urbains étaient basés sur une décision finale rendue par le CRTC en mars 2005. Les tarifs ne sont pas assujettis à des ajustements rétroactifs. Conformément aux conventions commerciales durant l'exercice pendant laquelle ils sont connus et estimables.

Le 31 décembre 2004

La division des télécommunications de la Commission a conclu une convention de trafic avec Bell Canada permettant des échanges entre ces deux entreprises et un règlement quant au trafic interurbain circulant sur les réseaux de ces deux entreprises. Les tarifs d'accès chargés par les

## 8. Revenus de télécommunications

La Commission complète sur ces remboursements pour poursuivre ses opérations non commerciales.

	19 885 000 \$	20 501 000 \$
Opérations de l'exercice en cours		
De Transport Canada :		
Services maritimes (Moosonee)		
et succursale de Moosonee		
Chemin de fer - Services aux passagers		
De la province de l'Ontario :		
17 261 000 \$	17 928 000 \$	
17 385 000	18 001 000	
124 000	73 000	
2 500 000	2 500 000	
19 885 000 \$	20 501 000 \$	

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants :

Le but de rétablir l'entente à des termes semblables à ceux en place au 30 juin 2004. Les négociations entre la Commission et Transport Canada ont entraîné un remboursement de 1 875 000 \$ entre le 1er juillet 2004 et le 31 mars 2005. Les négociations continues totales dans le but de rétablir l'entente à des termes semblables à ceux en place au 30 juin 2004. Les remboursements annuels de 2 500 000 \$ a été régulièrement effectuée de l'expérimentation de l'entente le 30 juin 2004. Les remboursements par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a revendue la Loi sur les chemins de fer en 1996 et la remplace par la Loi canadienne du transport. Un service de trains de passagers entre North Bay et Toronto durant les jours de la semaine est remboursé par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a revendue la Loi

En vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer, une partie de la partie d'exploitation du

passagers. La Commission et le Ministère ont conclu des ententes annuelles qui fixent le montant de la contribution que la Province de l'Ontario fournit à chaque exercice. A compter de 2002 le gouvernement provincial a commencé à dédommager entièrement pour les pertes encourues au sein du service de trains de passagers.

En 2004, la Commission s'est engagée dans un accord avec Hydro One pour l'utilisation des câbles de fibre optique, qui expire en mars 2022. La valeur totale de l'accord est de 1 380 000 \$. Un montant de 1 259 789 \$ a été inclus dans les revenus reportés, dont 1 190 769 \$ qui se rapporte à des périodes après le 31 décembre 2005. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode linéaire basée sur la durée de l'accord. Au cours de 2004, un montant de 69 030 \$ a été constaté à titre de revenus.

Inclus dans le poste des revenus reportés sont les montants significatifs suivants : En 2004, la Commission s'est engagée dans un contrat de longue durée pour remettre à neutre des trains de banlieue. Selon les modalités du contrat, la Commission a réglé une avance de 2 267 000 \$ du client pour rembourser des coûts du contrat. Un montant de 2 442 000 \$ a été inclus dans les revenus reportés, dont 1 702 000 \$ qui se rapporte à des périodes après le 31 décembre 2005. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode de l'avancement des travaux. Au cours de 2004, un montant de 1 85 000 \$ de cette avance a été constaté à titre de revenus.

Le 31 décembre 2004

## 6. Revenus reportés

# Commission de transport Ontario Northland Sommaire des principales conventions comparables

## Commission de transport Ontario-Nordland

Le versement par la province de l'Ontario comprend un prêt sans intérêt de 35 208 000 \$, lequel ne comporte aucune période de rembourisement spécifique dictée par la province de l'Ontario et qui a été reclassé, il y a trois ans, au placement de la province de l'Ontario. Cette approche a été entreprise afin d'être en accord avec la présentation du prêt dans les états financiers consolidés de la province de l'Ontario. Ayan admis la nature subventionnelle du prêt, la province a classé celui-ci à titre de placement dans la Commissio.

•q

a.		Dettes à long terme	
		2004	Décembre 2004
Pret de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels de 30,000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er février 2005, pour une période de 15 ans.	3 800 000 \$		
Pret de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,64 %, remboursable par versements mensuels de 43,000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er mai 1998, pour une période de 10 ans.	1 565 000	1 980 000	
Pret de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de 156 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er janvier 2000, pour une période de 15 ans.	14 326 000	15 370 000	
Pret de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de 109 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er septembre 1999, pour une période de 15 ans.	9 470 000	10 161 000	
Pret de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de 109 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er septembre 1999, pour une période de 15 ans.	29 851 000	28 499 000	
Molins portion courante	27 243 000 \$	26 223 000 \$	
Les paiements exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'élevent à :			
2005	2 608 000 \$		
2006	2 766 000		
2007	2 919 000		
2008	2 732 000		
2009	2 532 000		
Par la suite	16 294 000		

**Commission de transport Ontario-Nordland** Sommaire des principales conventions comparables

Le 31 décembre 2004

• 14

#### **Avantages sociaux futurs (suite)**

#### Composantes de la charge nette de retraité

des employés	8 100 000 \$	7 240 000 \$
Coût des services rendus moins contributions	2004	2003

Composantes de la charge nette au titre des autres régimes

•P

Moyenne pondérée des hypothèses

\$ 508 000	\$ 811 000	2003
2 481 000	1 185 000	1 185 000
(340 000)	-	-
\$ 2 649 000	\$ 1 996 000	1 996 000

6

Taux d'actualisation - régime de retraite	Taux d'actualisation - autres régimes	Taux de rendement à long terme des actifs du régime	Taux de croissance hypothétique de la remunération	Taux d'augmentation des frais médicaux
---	---------------------------------------	---	--	--

4,50 % à 10,0 %



Frais de développement		Fonds d'autosassurance		Marge de crédit d'exploitation		Avantages sociaux futurs	
La Commission a encouru des frais de démarage de 575 000 \$ par rapport à un nouveau contrat de longue durée pour remettre à neuf des trains de banlieue signé par la Commission. Les frais de développement servent à mettre en charge selon la méthode d'amortissement linéaire sur la durée du contrat. Le montant des frais de développement passe à la dépense dans l'exercice courant étant 0 \$ (0\$ en 2003).		La Commission adopte une politique d'autosassurance pour les dommages occasionnés par le déraillement du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'autosassurance comprennent une prime de 100 000 \$, payée par la Commission, en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ces fonds. Les actifs du fonds comprennent des placements dans des obligations du gouvernement fédéral et provincial au montant de 5 815 000 \$ (5 93 000 \$ en 2003) et 270 000 \$ (200 000 \$ en 2003) payable par la Commission. Les obligations mentionnées ci-dessus compor tent des taux d'intérêts annuels variant entre 5,0 % et 14,0 %. Les dates d'échéance de ces placements s'étendent du 15 juin 2006 au 2 juin 2009.					
La Commission a adopté une politique d'autosassurance pour les dommages occasionnés par le déraillement du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'autosassurance comprennent une prime de 100 000 \$, payée par la Commission, en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ces fonds. Les actifs du fonds comprennent des placements dans des obligations du gouvernement fédéral et provincial au montant de 5 815 000 \$ (5 93 000 \$ en 2003) et 270 000 \$ (200 000 \$ en 2003) payable par la Commission. Les obligations mentionnées ci-dessus compor tent des taux d'intérêts annuels variant entre 5,0 % et 14,0 %. Les dates d'échéance de ces placements s'étendent du 15 juin 2006 au 2 juin 2009.							
La Commission détient présentement une marge de crédit d'exploitation de 22 000 000 \$ auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), dont 22 000 000 \$ est utilisée à la fin de 2004.		La Commission détient présentement une marge de crédit d'exploitation de 22 000 000 \$ auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), dont 22 000 000 \$ est utilisée à la fin de 2004.					
La Commission détient présentement une marge de crédit d'exploitation de 22 000 000 \$ auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), dont 22 000 000 \$ est utilisée à la fin de 2004.		La Commission détient présentement une marge de crédit d'exploitation de 22 000 000 \$ auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), dont 22 000 000 \$ est utilisée à la fin de 2004.					
La Commission a adopté une politique d'autosassurance pour les dommages occasionnés par le déraillement du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'autosassurance comprennent une prime de 100 000 \$, payée par la Commission, en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ces fonds. Les actifs du fonds comprennent des placements dans des obligations du gouvernement fédéral et provincial au montant de 5 815 000 \$ (5 93 000 \$ en 2003) et 270 000 \$ (200 000 \$ en 2003) payable par la Commission. Les obligations mentionnées ci-dessus compor tent des taux d'intérêts annuels variant entre 5,0 % et 14,0 %. Les dates d'échéance de ces placements s'étendent du 15 juin 2006 au 2 juin 2009.							
3. Marge de crédit d'exploitation		4. Avantages sociaux futurs					
La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre tous les employés permanents. Les actifs du régime de retraite sont principalement constitués de titres négociables, d'immobilier et d'obligations sociales et gouvernementales, lesquels sont placés par des investisseurs professionnels.		La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre tous les employés permanents. Les actifs du régime de retraite sont principalement constitués de titres négociables, d'immobilier et d'obligations sociales et gouvernementales, lesquels sont placés par des investisseurs professionnels.					
La répartition cible du régime de retraite en pourcentages et en actif moyen au 31 décembre 2004 et 2003, par catégorie d'actif est comme suit :		La répartition cible du régime de retraite en pourcentages et en actif moyen au 31 décembre 2004 et 2003, par catégorie d'actif est comme suit :					
Total							
100%							

## Sommaire des principales conventions comptables Commission de transport Ontario Northland

Le 31 décembre 2004

### 1. Frais de développement

La Commission a encouru des frais de démarage de 575 000 \$ par rapport à un nouveau contrat de longue durée pour remettre à neuf des trains de banlieue signé par la Commission. Les frais de développement servent à mettre en charge selon la méthode d'amortissement linéaire sur la durée du contrat. Le montant des frais de développement passe à la dépense dans l'exercice courant étant 0 \$ (0\$ en 2003).

Le montant des frais de développement passe à la dépense dans l'exercice courant étant 0 \$ (0\$ en 2003).

## Commission de transport Ontario Northland

Les revenus du transport sont générés par les compagnies lorsqu'elles chargent ou déchargent des marchandises à destination. Le transport interrégional est jugé complète lorsque tous les revenus sont générés par les compagnies lorsqu'elles produisent des produits d'un contrat dont les compagnies sont responsables selon la méthode de l'achèvement du travail. Les revenus du travail sont générés par les compagnies lorsqu'elles achèvent des projets d'autres sources, y compris les remboursements du gouvernement, soit compensation des gains. Les ajustements des recettes provenant de l'interurbain sont comparables lorsque tous les revenus sont générés par les compagnies lorsqu'elles achètent des marchandises au transporteur correspondant. Les revenus sur le revenu. Par conséquent, ces états financiers ne présentent aucunne provision pour impôts.

À titre d'entreprise exploitée activement par la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérées de l'impôt au moment de la transaction. Les gains ou pertes de change qui résultent d'échange sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur de la conversion sont inclus dans la détermination du bénéfice net de l'exercice courrant.

La préparation d'états financiers selon les principes comparables généralement reconnus du Canada, exige que la direction effectue des estimations et avance des hypothèses pouvant affecter les montants d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses pourraient donc différer des montants déclarés. Les résultats réels pourraient donc différer de périodes précédentes par la direction.

Les espèces et quasi-espèces comprises dans l'échéance initiale est de moins de un bandeau et dépôts à court terme dont l'échéance initiale est de moins de trois mois.

La date de la dernière évaluation actuelle aux fins de capitalisation est le 1er janvier 2004. La prochaine évaluation actuelle aux fins de capitalisation sera le 1er janvier 2007.

Autres régimes

Le 31 décembre 2004

Les espèces et quasi-espèces

## Utilisation d'estimations

## Conversion des devises

### **Impôts sur le revenu**

## Comptabilisation du revenu

**Commission de transport Ontario Northland** sommaire des principales conventions comparables

Selon ce régime, les obligations sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations reflétant le montant estimatif des prestations futures pour les services rendus à ce jour. Les actifs du fonds de pension sont évalués à la valeur marchande courante. L'actif ou l'obligation au titre des prestations constitue, ainsi que les charges, soit détermine annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux normes actuarielles reconnues qui tiennent compte des meilleures estimations de la

La Commission maintient un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés. Le plan pourvoit des rentes de retraite basées sur les années de services ainsi que les revenus validables moyens et est générallement applicable dès l'entrée en vigueur du régime. Le plan n'est pas indexé, cependant, il y a eu une variété d'aménements ad hoc accordés aux pensionnés.

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour certains frais de placement en immobilisations corporelles destinées à des activités commerciales "non commerciales" par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations corporelles au coût d'acquisition, en ajoutant un crédit compensatoire au placement net en immobilisations corporelles (provinciale Ontario), l'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé à titre de réduction du placement net en immobilisations corporelles. (voir page 4)

Voies - lignes principales et branchedes	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Batiments	50 ans
Materiel de télécommunications	15 ans
Véhicules	3 ans
Materiel informatique	5 ans
Autobus	12 ans

Les durées d'utilisation prévues dans le cas des principales catégories d'immobilisations corporelles sont les suivantes :

Les placements en immobilisations corporelles sont présentés au coût d'acquisition. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments.

L'actif du fonds d'assurance est présenté au coût d'acquisition.

A l'exception des voies usagées, tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen. Les voies usagées sont évaluées à la valeur compatible non amortie déterminée lors de la mise hors service.

Les présents établissent mutuellement considérations préparées par la direction selon les principes généralement reconnus du Canada. Ils comprennent les compétences communales et de la Commission des services sociaux en vertu de la Loi sur les services sociaux au Québec.

Le gouvernement de l'Ontario offre une variété de services commerciaux et non commerciaux, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, le service d'autobus, et des services de télécommunications, surtout dans le nord est du nord de l'Ontario.

La Commission de transport maritime du Canada offre des services d'application de la loi et de conseil aux entreprises maritimes et aux citoyens.

#### Méthode de comparabilité

Nature des activités

Le 31 décembre 2004

Placem ents en immobilisa  
corporelles et amortissements

## Avantages sociaux futurs Régimes de retraite

LA COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

(en milliers de dollars)

## **Annexe 2 (suite)**

#### **Annexe consolidée des revenus et des dépenses d'exploitation**

Commission de transcription Unitaire Nationale

Le sommaire des principales conventions complètes et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Services ferroviaires	Revenus de ventes (Notes 9 et 15)	19 761	60 827 \$	64 848 \$	2003	2004	Pour l'exercice terminé le 31 décembre
Services de télécommunications	Revenus de ventes (Note 8)	33 740	36 945	35 612	36 536	(1 274)	1 977
Télécommunications	Revenus de ventes (Note 8)	33 740	36 945	35 612	36 536	(1 274)	1 977
Services d'autobus	Revenus de ventes	10 884	10 212	9 642	9 268	(7 067)	(5 957)
Services d'autobus	Depenses d'exploitation	10 884	10 212	9 642	9 268	(7 067)	(5 957)
Services maritimes (Moosonee)	Revenus de ventes	1 242	944	641	559	1 242	944
Services maritimes (Moosonee)	Amortissement	1 242	944	641	559	1 242	944
Services maritimes (Moosonee)	Perde sur la vente d'immobilisations corporelles	2	2	2	2	2	2
Services maritimes (Moosonee)	Bénéfices d'exploitation	599	364	599	364	599	364
Services maritimes (Moosonee)	Depenses d'exploitation	129	73	124	73	142	142
Services maritimes (Moosonee)	Revenus d'exploitation	202	266	215	202	202	266
Services maritimes (Moosonee)	Dépenses d'exploitation	342	342	342	342	342	342
Bénéfices (perres) d'exploitation		51	51	51	51	51	51

(en milliers de dollars)

## Annexe 2

### Commission de transport Ontario Northland Annexe consolidée des revenus et des dépenses d'exploitation

	Pour l'exercice terminé le 31 décembre	2004	2003	Valeur nette cumulée	Valeur nette	136 308 \$	226 394 \$	85 309 \$	141 085 \$	26 394 \$	Services ferroviaires
Bâtiments	42 008	14 587	27 421	22 896	34 125	38 316	74 408	40 283	34 125	1 246	Travaux en cours
Équipements	42 008	14 587	27 421	22 896	34 125	38 316	74 408	40 283	34 125	1 246	Travaux en cours
Télécommunications	133 712	89 923	43 789	45 433	5 750	3 607	-	300	2 143	2 041	Travaux en cours
Équipements	133 712	89 923	43 789	45 433	5 750	3 607	-	300	2 143	2 041	Travaux en cours
Services d'autobus	10 191	4 316	5 875	6 382	156	46	-	134	110	110	Bâtiments
Autobus	10 191	4 316	5 875	6 382	156	46	-	134	110	110	Services d'autobus
Services maritimes (Moosonee)	385	314	71	81	-	-	-	-	-	-	Navires
Développement	2 851	1 120	1 731	2 268	650	-	-	650	2268	2 268	Terrains détenus pour fin de revende
	498 185 \$	239 505 \$	258 680 \$	256 417 \$							

(en milliers de dollars)

**Annexe 1****Immobiliisations corporelles****Annexe consolidée des placements en****Commission de transport Ontario Northland**

Le sommaire des principales conventions compatibles et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

<b>Etat consolidé du flux de trésorerie</b>		<b>Commission de transport Ontario Northland</b>
<b>Liquidités provenant de (affecté aux)</b>		<b>Pour l'exercice terminé le 31 décembre</b>
Amortissement (Annexe 2)	13 929	14 659
Profits sur la vente d'immobilisations corporelles	(64)	487
Dépréciation des immobilisations corporelles	(372)	-
Préstations de retraite anticipée (Note 4a)	47 601	-
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes	3 731	5 056
Éléments sans effet sur l'encaisse	(61 882) \$	(7 010) \$
<b>Activités d'exploitation</b>		
Perte		
Varialion des postes hors caisse	3 802	12 333
Débiteurs	1 326	(912)
Immobilisations corporelles	(1 858)	39
Frais payés d'avance	80	(723)
Créditeurs et frais courus	3 284	(723)
Frais de développement	1 55	(20 222)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	16 140	(16 140)
Activités d'investissement		
Placements en immobilisations corporelles	6 278	10 608
Frais de développement	(20 783)	(15 251)
Diminution des autres éléments d'actif	(141)	(148)
Autres éléments de passif	(1 538)	(1 565)
Activités de financement		
Dette à long terme (Note 5a)	1 352	(2 202)
Marge de crédit d'exploitation	7 245	4 221
Revenus reportés	4 000	6 000
Autres éléments de passif	2 893	-
Activités de financement		
Variation des espèces et quasi-espèces au cours de l'exercice	(553)	1 811
Especes et quasi-espèces au début de l'exercice	1 563	(248)
Especes et quasi-espèces à la fin de l'exercice	1 010 \$	1 563 \$
<b>Présentation d'informations supplémentaires du flux de trésorerie :</b>		
Intérêts versés au cours de l'exercice inclus dans la perte nette	2 188 \$	2 303 \$

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	2004	2003	Revenus (Annexe 2)	129 996 \$	129 181 \$	Autres revenus et dépenses	Amortissement (Annexe 2)	14 659	2 188	Revenus de placements et autres	Profit sur la vente d'immobilisations corporelles (Annexe 2)	Depreciation d'immobilisations corporelles (Note 10)	Dépenses de vacances (Note 11)	Depenses au programme d'amélioration des services (Note 18)	Recouvrement des dépenses reilles au programme d'amélioration des services (Note 18)	Dépenses nettes	Perre nette de l'exercice	Bénéfices non répartis au début de l'exercice	Déjà établi	Redressement des exercices antérieurs (Note 11)	Redresse	Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	216 187 \$	154 305 \$
	1 325	5 537	Dépenses (Annexe 2)	128 671	123 644	Dépenses	(1)	(21)	(64)	(487)	(47 601)	(-	(-	(-	(933)	(-	(4 900)	(7 010)	(61 882)	63 207	12 527			
			Dépenses nettes			Dépenses nettes																		
			Perre nette de l'exercice			Perre nette de l'exercice																		
			Bénéfices non répartis au début de l'exercice			Bénéfices non répartis au début de l'exercice																		
			Déjà établi			Déjà établi																		
			Redressement des exercices antérieurs (Note 11)			Redressement des exercices antérieurs (Note 11)																		
			Redresse			Redresse																		

État consolidé des résultats et bénéfices non répartis  
Commission de transport Ontario Northland

(en milliers de dollars)

Le sommaire des principales conventions comparables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

<b>Etat consolidé du placement de la province de l'Ontario</b>		
<b>Commission de transport Ontario Northland</b>		
Pour l'exercice terminé le 31 décembre		
2004	2003	
20 654 \$	17 794 \$	Placement net autre qu'en capital-actions (Note 5b)
48 949	48 949	Placement net en immobilisations corporelles
69 603	66 743	Variations nettes pendant l'exercice
7 245	4 221	Contributions de la province de l'Ontario
(2 600)	(665)	Remboursements
3 793	2 860	Amortissement
24 447	20 654	Solde à la fin de l'exercice
48 949	48 949	Placement net autre qu'en capital-actions (Note 5b)
69 603 \$	73 396 \$	Placement net en immobilisations corporelles (696)

(en milliers de dollars)

LA COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

3/9 689 \$ 424 399 \$

(en milliers de dollars)

Bilan consolidé

Commission de transport Ontario Northland

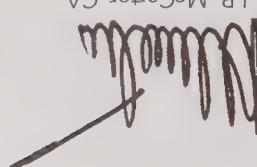
2004

Le 24 mars 2005

Toronto, Ontario

Vérificateur provincial adjoint

J.R. McCarter, CA



généralement reconnus du Canada.

À mon avis, ces états financiers consolidés présentent fidélement, à tous égards importants, la situation financière de la Commission au 31 décembre 2004 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de l'encaisse pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

La vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 décembre 2004 et les états consolidés des résultats des placements par la province de l'Ontario, des bénéfices non préparés, et de l'évolution de l'encaisse de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

A la Commission de transport Ontario Northland et au Ministre du Ministère du Développement du Nord et des Mines

Le 24 mars 2005  
North Bay, Ontario

Président et chef de la direction  
Steve Carmichael

Président du conseil d'administration

Ted Hargraves

Les états financiers consolidés ont été approuvés par le comité de vérifications et finances de la Commission et ont été passés en revue par le conseil d'administration des commissions. En outre, les états financiers consolidés ont été vérifiés par l'auditeur provincial d'Ontario, dont le rapport suit.

La Commission met à jour des systèmes de commandes internes de compatibilité concernant pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les actifs et passifs de la compagnie sont convenablement expliqués et les capitaux sauvegardés.

Les états financiers consolidés dans le rapport annuel sont conformes aux états financiers consolidés. La préparation des états financiers comprend les transactions courantes ne peuvent être déterminées avec certitude jusqu'à des périodes futures. Toute l'information jugement et meilleur avis de la direction, particulièrement quand les transactions affectant la période généralement reconnus. La préparation des états financiers nécessaires l'utilisation du principe présentation juste des états financiers consolidés et pour autre information inclus dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés selon les principes comptables canadiens présentation juste des états financiers consolidés et pour autre information inclus dans le rapport.

La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité et de la

## Responsabilité de la direction

2004

Vice-président : Finances et Administration

Kevin Donnelly



à l'augmentation des activités.

L'année en cours. En ce qui a trait aux dépenses opérationnelles et en capital, les hausses sont relatives à l'année précédente. Par ailleurs, l'équité s'est vue diminuer en raison de la perte encourue durant du passif et de l'équité, la pression totale des catégories a révélé des augmentations par rapport à l'année précédente. Les immobilisations ont également connu une hausse légère d'une année à l'autre. Du point de vue

au bilan, le total de l'actif est légèrement supérieur à la bourse, principalement à cause des frais comptables inventaires décaulant des travaux à fortant entrepris par la Commission. L'augmentation par rapport à l'an dernier, essentiellement sous l'influence de l'augmentation des relées au régime susmentionné de retraite anticipée. Les actifs à court terme ont également augmenté par rapport à l'an dernier, essentiellement sous l'influence de l'augmentation des conges à payer, les effets du entraînement cette politique tous les ans et la réduction d'une valeur immobilisée, 2004 ont été influencés par les ajustements uniques visant à adopter l'adoption d'indemnités de congé précédent. Le produit de la vente d'immobilisations naturelles a été minime. Les résultats de l'an qui a trait aux effets, sur les dépenses, des prestations de retraite anticipée mentionnées, du point de vue des activités hors exploitation, les dépenses se sont avérées constantes, sauf en ce

télécommunications et d'administration.

Partiellement compensées par une diminution des dépenses au sein des services des plupart des cas, cette augmentation touchait les services ferroviaires. Elles ont toutefois été coult du carburant et des dépenses relatives à diverses initiatives d'accroissement des recettes. Dans la augmentation d'environ 5 millions de dollars au cours de l'année, surtout en raison de l'augmentation du précédent des recettes des services ferroviaires et d'autocars. Les dépenses d'exploitation ont année à l'autre, la bourse des recettes du service des télécommunications ayant été compensée par l'augmentation des recettes des services ferroviaires et d'autocars. Les dépenses spéciales de provient des dépenses de 47,6 millions de dollars décaulant des prestations spéciales de 2004 par rapport à 7,0 millions de dollars l'année précédente. De ces pertes, une grande partie La Commission de transport Ontario Northland a accusé des pertes de 61,9 millions de dollars en

## Résumé de la situation financière

# Les membres et principaux administrateurs de la Commission

Les principaux administrateurs

Les membres de la Commission

Président du Conseil d'administration  
Ted Hargraves - North Bay  
(du 21 avril 2004 au 20 avril 2007)

Matthilde Bazinet - North Bay  
(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

Daniel Berrue - Culture  
(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

Carson Fougner - North Bay  
(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

Randy Karpashefski - Moose Factory  
(du 3 novembre 2004 au 2 novembre 2007)

Lad Shaba - Chaptut Hughes  
(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

Cindy Boston

Les présidents ; stratégie de l'entreprise – Développement et amélioration du service (usqu'au 20 octobre 2004)

RICK CUSHING

Vice-président chargé des opérations	(du 31 mars 2003 au 30 mars 2004)
Vice-président par intérim : Ontera	(du 31 mars 2004 au 4 juillet 2004)
Vice-président : Ontera	(ancienement O.N. Telecom)
Vice-président : Ontera	(ancienement O.N. Telecom)
Vice-président : Ontera	(du 31 mars 2003 au 30 mars 2004)

Roy Hains  
Premier vice-président :  
Amélioration du service et Opérations  
(jusqu'en mai 2004)

Conseiller

Vice-président : Finances et Administration  
Kevin Donnelly

Marc Rancourt  
Président : Ontera  
(nommé le 5 juillet 2004)

Président par intérim  
(du 25 mai 2004 au 2 décembre 2004)  
Vice-président : Services ferroviaires

Ted Hargreaves - North Bay  
(du 21 avril 2004 au 20 avril 2007)

Les commissaires

Daniel Belisle - Cochrane  
du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007

René Fontaine - Héarts  
(du 25 août 2004 au 24 août 2007)

Carson Fougner - North Bay  
(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

Randy Kapasheist - Moose Factory  
(du 3 novembre 2004 au 2 novembre

Donation Porte - Hallébury  
(du 11 août 2004 au 10 août 2007)

Lad Shaba - Chaptut Hughes (du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)



Les défis

nécessaires pour accroître l'influence de notre entreprise. Il nous confère également une importance nationale et nous procure les ressources Nous avons élaboré une structure opérationnelle visant à soutenir les objectifs d'Onterra présentes dans le plan d'entreprise de 2004 à 2008. Cette structure comprend notamment un système fusionné de gestion du réseau et de contrôle avec TELUS, lesquels prévoient des systèmes automatisés de commande et de gestion des appels de dépannage; un système de facturation convient à l'incorporation la gestion des rapports avec la clientèle et d'autre systèmes de facturation patrimoniaux dans une application globale et une structure opérationnelle capable de soutenir des opérations fondées sur le client.

division est devenue Ometra au beau milieu de l'année, dans le cadre d'un procédé intégral de modélification de son image et de sa marque et du lancement d'une campagne de commercialisation.

De plus, cette division a signé une entente d'alliance stratégique avec TELUS, laquelle est entrée en vigueur le 15 mars 2004. Ce contrat lie Ometra à TELUS, un fournisseur de services et de produits de

Les points saillants

O.N. Telecom avant d'être soumis au milieu de l'année dernière, laquelle exprime désormais notre engagement à ne modifier complètement son image et de sa bâti le nouveau Nord. O.Ntera offre à ses clients des solutions provenant du Nord et une service personnalisé qui leur permet de faire face à leurs besoins tout en maintenant un niveau élevé de qualité et de sécurité.

O.Ntera est le seul fournisseur de service téléphonique local dans Moose Factory, Temagami et Matern River et est l'un des deux fournisseurs dans lesquels Falls. De plus, O.Ntera est l'unique fournisseur de service téléphonique cellulaire dans le sud-est de l'Ontario, notamment : North Bay, Sault Ste. Marie, Sudbury et Timmins.

La division a récemment misé ses efforts de commercialisation dans ses quatre principaux centres de vente de l'Ontario, soit Sudbury, North Bay, Sault Ste. Marie et Timmins.

O.Ntera offre des services de télécommunication à plus de 37 000 clients d'un bout à l'autre du Nord.



L'été 2004 marquait le 40<sup>e</sup> anniversaire du Polar Bear Express. A titre de composante essentielle de l'économie

## Les points saillants

Le Polar Bear Express, un train d'excursion touristique d'Ontario Northland, reprend ses activités pendant les mois d'été, offrant aux touristes l'occasion de voyager vers le nord, sur une distance de 300 kilomètres, de Cochrane à Moose Factory, La-bas, les voyageurs peuvent vivre l'expérience de la culture cri authentique, revoir les exploits de la Compagnie de la Baie d'Hudson et explorer la majestueuse Baie James tout en faisant une croisière à bord du bateau de croisière Polar Princess. Pendant les mois d'été, le Polar Bear Express effectue le voyage aller-retour tous les jours, sauf le lundi. Ensemble, ces trois trains ont transporté 76 753 voyageurs en 2004.

Hearst, Touchios Falls et Limmis. Pour sa part, le train Little Bear de l'entreprise raccombre toute l'année les résidents des collectivités cotières de Moose Factory à Cochrane, en Ontario à l'aide de services de transport des voyageurs et des marchands. Ces collectivités sont accessibles uniquement en train ou en avion. Voyager au nord des lundis, mercredis et vendredis et vers le sud les mardis, jeudis et samedis, le Little Bear est parmi les derniers trains en Amérique du Nord à offrir « l'arrêt sur demande ».

Le service ferroviaire voyageurs des trains de voyageurs entre Moosejaw et Toronto. Le train de voyageurs Northlander raccorde le nord et le sud de l'Ontario à l'aide d'un service ferroviaire voyageurs entre Cochrane et Toronto, le long du corridor de l'autoroute 11, tous les jours, sauf les samedis (les lignes de chemin de fer du CN sont utilisées entre North Bay et Toronto). Un service de navette assure le transport au Nordland à

LES SERVICES FERROVIAIRES VOYAGEURS

Les Services de transport des marchandises D.O.N. Rail continuera de satisfaire aux critères de délais d'exécution, voire même de les dépasser. La mise en œuvre de la technologie « Smart Start » et l'exploitation de plus en plus rapprochée de leur capacité de remordrage des trains ont donné lieu à une amélioration de l'efficacité du carburant.

de frais de lancement associées au projet GU (assistant, de frais de carburant dépassant les prévisions de 16 millions de dollars et de l'augmentation des coûts en vacances et en formation décollant du RRA.

avec le CN et du projet GO Transat. Les dépenses ont dépassé les prévisions budgétaires de 6 millions de dollars en raison de frais de remorduage supplémentaires

Les recettes proviennent des services de transport des marchandises d'O.N. Rail ont dépasse les prévisions budgétaires de environ 1,9 million de dollars surtout à cause des recettes provenant du contrat de remorqueage

#### Objectifs opérationnels et de rendement

Q.N. Kail contribue, avec succès, de miser ses efforts pour réduire les absences en raison de blessures par des programmes d'éducation, de soutien par les pairs et d'encouragement. Cette division a également institué un programme d'absentéisme dédié à retour anticipé au travail, lequel a entraîné une réduction de ces absences en cas de blessures.

#### Initiatives en matière de sécurité

L'augmentation du prix du carburant diesel a également présenter des défis à cette division. Les services de transport des marchandises ont donc imputé une surcharge à leurs clients pour leur permettre de récupérer leur frais. Enfin, l'impossibilité d'obtenir à temps les financements nécessaires au titre des programmes d'immobilisation continue de nuire aux Services de transports des marchandises dans leurs efforts de fournir aux opérations ferroviaires de l'entreprise une infrastructure moderne et performante.

Cette division poursuit ses efforts en vue d'accroître les profits tout en allant à la recherche d'autres sources de revenus (rentes de remorquage et contrats pour l'attelage), et de réduire les dépenses en rendant la main-

programmes de formation pour enseigner au personnel actuel et aux nouveaux arrivants les compétences nécessaires que nécessite l'exploitation ferroviaire, compétence tenue de laquelle que constitue dèsormais la propriété d'une main-d'œuvre

La mise en retraite anticipée (RRA) de pilotes et membres du personnel d'expérience d'O.N. Rail a

Il permet de retracer des cargaisons et traiter une toute autre demande de service.

Les défis

demandes de service.

O.N. Rail

2004

Nous avons mis sur pied un nouveau centre de service à la clientèle à Englehart afin d'offrir un « service de magasinage centralisé » pour la clientèle du transport des marchandises. Grâce à ce nouveau service centralisé, les clients peuvent commander des wagons, facturer,

moyen d'une réduction des effectifs au sein des services de transport des marchandises et des voyageurs et la gare de triage ont été achetées.

Les négociations visant l'augmentation des profits au moyen d'une réduction des effectifs au sein des services de transport des marchandises et des voyageurs et la gare de triage ont été achetées.

Nous avons mis sur pied un nouveau centre de service pour les clients d'Ontario Northland.

Augmentation des recettes et de la fréquence du service les avantages de cette entente, on complète une formelle, de plus longue durée, au début de 2005. Parmi

ressise et nous prévoyons signer une autre entente oublié et nous prévoyons signer une autre entente marquage avec le CN afin d'accélérer le transport des marchandises dans le nord-est de l'Ontario et le nord-

remarquage avec le CN afin d'accélérer le transport des marchandises dans le sud-ouest de l'Ontario et le sud-

Nous avons signé une entente temporaire de GO Transit, ils ont été réassignés à Cochrane.

GO Transit. Dans le cadre du projet de remise à neuf North Bay. Les travaux sur les voitures de voyageurs étaient financièrement exécutés à

plombier et des systèmes électriques. Les travaux sur les planchers, la réfection du système de climatisation, de la

le revêtement des sièges et le remplacement de trains de transport des voyageurs, lessuels comprennent

permettre l'exécution des travaux de remise à neuf des

O.N. Rail a signé un contrat évalué à 81 millions de dollars, sur une période de six ans, pour la remise à neuf même le complexe d'atelier de wagons de North Bay afin de pouvoir s'acquitter de l'augmentation du travail. Nous avons construit un nouvel atelier de peinture à Englehart pour l'obtention du contrat GO Transit. Cette occasionne par l'obtention du contrat GO Transit. Cette

angulaire du procédé de renouveau et de croissance à l'entreprise.

O.N. Rail a signé un contrat évalué à 81 millions de dollars, sur une période de six ans, pour la remise à neuf

l'histoire d'Ontario Northland et il constitue la toute

Ce contrat est le plus important du genre de toute

de jusqu'à 121 voitures de trains de banlieue GO Transit.

Le service de transport des marchandises O.N. Rail

et de clients de l'extérieur.

d'entretien et de révision du matériel roulant d'O.N. Rail

Il exploite également des ateliers commerciaux à North

Bay et Cochrane. Ces ateliers offrent divers services

au nord-est de l'Ontario et le sud-ouest du Québec.

mineraux et de produits chimiques et de pétrole dans le

marcophiles, notamment de produits forestiers, de

assure le transport aller-retour d'une vaste gamme de

le service de transport des marchandises O.N. Rail

commerciaux.

transparantes. O.N. Rail exploite également des ateliers

## LES POINTS SAILLANTS

O.N. Rail a signé un contrat évalué à 81 millions de

l'histoire d'Ontario Northland et il constitue la toute

de jusqu'à 121 voitures de trains de banlieue GO Transit.

Le service de transport des marchandises O.N. Rail

et de clients de l'extérieur.

d'entretien et de révision du matériel roulant d'O.N. Rail

Il exploite également des ateliers commerciaux à North

Bay et Cochrane. Ces ateliers offrent divers services

au nord-est de l'Ontario et le sud-ouest du Québec.

mineraux et de produits chimiques et de pétrole dans le

marcophiles, notamment de produits forestiers, de

assure le transport aller-retour d'une vaste gamme de

le service de transport des marchandises O.N. Rail

commerciaux.

transparantes. O.N. Rail exploite également des ateliers

## O.N. RAIL

### SERVICES DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

La division ferroviaire d'Ontario Northland, O.N. Rail,

offre à notre clientèle des solutions de transport

collaboration avec nos associés industriels nous permet

diverses entreprises ferroviaires (CN, CP, OVR). Cette

réseau ferroviaire se raccorde à plusieurs endroits à

Bay et de Clatskanie à Ronny-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers

de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau

bâtiment de 10 000 pi<sup>2</sup> d'une valeur de 1,5 million de

dollars. Cette installation a été construite en vue de

de Cochrane à Rouyn-Noranda au Québec. Ce

sur 700 miles (1 127 kilomètres), de Moose Lake à North

marcophiles le long d'un réseau ferroviaire étendu

procurer des services de transport des voyageurs et des

installations, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée

d'un bâtiment de pointe à deux basises, pouvant prendre

en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles

actuellement en usage en Amérique du Nord.

**O.N. RAIL**

Le nombre de passagers du service régulier de transport par autocars s'est vu augmenter de 5 % en 2003, passant de 254 646 à 268 678 passagers, tandis que les ventes d'affrètements ont connu une hausse de 27 %, passant de 775 539 \$ à 986 516 \$ au cours de la même année. Par ailleurs, les recettes des services de messagerie ont baissé de 3 %, passant de 1 156 535 \$ à 1 111 678 \$.

#### Objectifs opérationnels et de rendement

- Parmi les points salillants, l'élaboration des normes pour le programme de gestion de la sécurité s'est poursuivie tout au long de l'année et les absences résultant de blessures se sont vues réduites de 28% par rapport à 2003.
- Le programme de conditionnement physique continue de stimuler le personnel de la division du transport par autocars à améliorer sa forme physique au moyen d'adhésion à des clubs de conditionnement physique locaux.

#### **Initiatives en matière de sécurité**

- ce, malgré le programme de remplacement des autocars en cours. Cette année a vu la mise en œuvre d'un programme de remise à neuf de nos autocars de modèles plus anciens.
- L'installation d'entretien actuelle a largement dépassé sa durée utile et la nouvelle installation devrait nous permettre de réaliser plusieurs gains sur le plan de l'efficacité au sein du service d'entretien.



- La gestion de l'entretien d'un parc d'autobus en voie de vieillissement demeure un défi constant, et

Les défis

l'autocar d'alignements " à l'appui du North Bay Food Bank (banque d'alimentation de North Bay), l'Opération Retour au foyer, ainsi qu'en collaboration avec les agences locales de services d'incendie à la mise en œuvre d'initiatives de planification d'urgence.



Cette division offre également partout au Canada des services nolisés et de voyages forfaitaires partout dans la zone Sudbury.

La division des Services d'autobus d'Ontario Northland (MCs) exploite un parc de 23 autobus interurbains, dont neuf sont accessibles en fauteuil roulant. Elle offre un service de transport à horaire fixe entre Hearst et Toronto, le long du corridor de l'autoroute 11 circulant dans Cockburn et North Bay, et le long du corridor de l'autoroute 69 circulant dans Timmins et Cochrane et North Bay.

## Les Services d'autocars

## Les services généraux

travailléeses accidents ont rentré Pleinement leur poste.

Nous avons réussi à exécuter le lancement de la première phase du programme de formation sur la sécurité en 2005.

Une étude traitant de cas de leucémie parmi les membres du personnel et les retraités du service d'entretien des équipements a été entreprise avec la collaboration du Centre de santé des travailleurs et travailleurs des industries (OHCOW) et le Syndicat national automobile, automobile, de l'aérospatial, du transport et des transports (TCA). Les résultats obtenus ne présentent aucune liaison de s'inquiéter pour l'instant et le rapport signale que les mesures préventives adoptées ont été fructueuses pour tous les jours être appliquées.

travailleraient des ONGs et le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA). Les résultats obtenus ne présentent aucunе raison de s'inquiéter pour l'instant et le rapport signale que les mesures préventives adoptées ont été fructueuses et qu'elles peuvent toutefois être appliquées.

Dans l'ensemble, les résultats des divers centres de courts qui composent les Services généraux ont été prévus dans budgétaires avant même de tenir compte des dépenses en retraits, des ajustements de poste et intervenant pas dans le calcul de la rentabilité et des frais n'allées à la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAT). Les absences en raison de blessures ont connu une baisse de 18 % par rapport à l'an dernier, tandis que le taux d'accidents ayant entraîné des arrêts de travail est en baisse de 44 % par rapport à l'an 2000 et de 56 % par rapport à 1994.

#### Objectifs opérationnels et de rendement

Un programme de sécurité de l'entreprise a fait l'objet d'une vérification en 2004; bien que ce programme ait connu un degré élevé de participation, il faut multiplier les efforts de formation du personnel afin de présenter les points forts et d'aborder les sujets de conjointement avec les comités de santé et de sécurité, afin de présenter les points forts et d'aborder les sujets de préoccupation.

#### Initiatives en matière de sécurité

De plus, suite à la mise en place du programme de remise à neuf GO Transit et à d'autres activités productives, l'entreprise en entier devrait faire face au défi de passer d'une gestion axée sur la réduction des coûts à celle d'une entreprise en pleine croissance.

En outre, toutes les divisions et services d'Ontario Northland ont subi les retombées du RRA. Les Services généraux ont aidé les divisions opérationnelles dans la préparation des documents traitant de leur orientation stratégique, notamment en ce qui a trait au financement, à la planification des ressources humaines, au soutien des systèmes et à la divulgation des résultats. La réduction en pertes de personnel, d'équipement et de procédés a été le fruit du regroupement d'interêt porté envers la santé et la sécurité.

Les défis

La mise à niveau du logiciel centralise de gestion financière d'Ontario Northland a eu lieu dans l'ensemble de l'entreprise; ce logiciel exécute la plus large partie de la compétibilité du grand livre, du livre de paie, du personnel, des immobilisations, des comptes à payer et à recevoir sur des plates-formes informatiques de technologie courante.

Les services généraux

La division des Services généraux d'Ontario gère une gamme de services à l'ensemble de la Commission et, dans certains cas, au grand public. Les Services généraux procurent la gestion centralisée des ressources dans les domaines de l'immobilier de l'entreprise, des finances, des ressources humaines, de l'information, des services juridiques, de la planification et du développement, de la gestion des immeubles, des partenariats et de la sécurité.

- fonctions au tréfis du programme de remise à neutre de la ligne Gare-TGV à 121 voitures de trains de banlieue Gare du Nord et des Mines, de l'Office national du Développement avec la participation du ministre du Développement Avenir, à programme régional sur plusieurs années.
- puisque, à 121 voitures de trains de banlieue Gare du Nord et des Mines, de l'Office national du Développement avec la participation du ministre du Développement Avenir, à programme régional sur plusieurs années.
- puisque, à 121 voitures de trains de banlieue Gare du Nord et des Mines, de l'Office national du Développement avec la participation du ministre du Développement Avenir, à programme régional sur plusieurs années.

A collage of three images. The left image shows a person from the side, wearing a dark tank top, looking down at something in their hands. The middle image is a close-up of a hand holding a small, light-colored object, possibly a piece of food or a craft item. The right image is a close-up of a textured, light-colored surface, possibly a wall or a piece of fabric.

Laquelle doit prendre fin en 2005. L'objectif de cette analyse est d'aborder la question des besoins à long terme d'Ontario Northland en matière de captial et de liquidité et de permettre celle-ci d'occuper une place équitable face à ses concurrents.

Les services des II et minançiers ont continué à collaborer avec O.N. Rail pour mettre au point le programme logiciel ARTISS en vue d'automatiser la trajectification, la billetterie, le règlement interresseau et les systèmes reliés à l'émission de billets de passage et aux vénets du service de Transport par messagerie (BPM).

De plus, à l'appui du programme de remise à neuf  
GQ Transit, le service des Tl a commencé à développer  
une application informatique visant à faire le lien entre la  
structure d'information de remise à neuf, depuis la voiture de base  
jusqu'aux matériaux, aux ressources humaines et aux  
détails d'exécution requis tout au long du procédé de  
remise à neuf de chaque voiture. La première phase de  
cette application, englobant l'intégration de la  
structure d'application de remise à neuf en ordre de tâche, de  
procédé, de diagramme et de liste des matériaux, est  
maintenant terminée, tandis que le développement de la  
deuxième phase (ordonnancement des tâches) se poursuit.

- Suite à la mise sur pied du régime de retraite anticipée en 2004, engendrant la retraite de plus de 200 personnes d'un bout à l'autre de l'entreprise, les Services généraux ont fait l'objet d'une reorganisation complète. Au chapitre de cette reorganisation s'inscrivent : une réduction de 20 % de la main-d'œuvre, le transfert des services de la Sécurité, du Transport et du Magasin à la division O.N. Rail ; et la reorganisation du reste des Services généraux (évaluation des fonctions et responsabilités et recyclage approprié).
- La réorganisation du reste des Services généraux (évaluation des fonctions et responsabilités et recyclage approprié). Le Service des ressources humaines a guidé l'entreprise tout au long d'un important procédé d'embauche visant à la fois combler les postes demeurés vacants après la mise en oeuvre du régime de retraite anticipée. Il a en même temps encadré le procédé d'embauche du nouveau personnel attitré à diverses antécédentes.

- Les services généreraux sont engagés envers l'approvisionnement de services rentables, labels et de qualité supérieure.
- Les points saliaux

2004

Président du Conseil d'administration  
Ted Hargraves

Sincèrement,

le Nord.  
télécommunications et de stimuler de l'économie dans  
formiseurs de services de transport et de  
que nous puissions continuer à assumer notre rôle de  
poursuivent le regain et la croissance de l'entreprise et  
subsequentes, nous avons fait à faire pour que se  
En contreplant l'année 2005 et les années  
suivantes.

Ensuite, nous avons fait à faire pour que se  
constantes, à l'exception des frais comparables  
tandis que les dépenses hors exploitation sont démurees  
d'exploitation, l'entreprise en energiste des hausses,  
retirer anticépée. En termes de revenus et de dépenses  
déculent des frais comparables au titre du régime de  
l'année précédente), dont 47,6 millions de dollars

d'œuvre et d'accroître les profits. Nous avons mis sur pied  
l'ensemble de l'entreprise en vue de réduire la main-  
anticipe (RA), nous permettant ainsi de reorganiser  
employées se sont prévalus du régime de retraite  
Au cours de la même période, 200 employés et

repriese et de la croissance d'Ontario Northland.  
Northland a cédé jour et il constitue l'élément clé de la  
GO Transit s'inscrit au chapitre des points culminants.  
neuf de jusqu'à 121 voitures de trains de banlieue  
81 millions de dollars, repartis sur six ans, pour la remise à  
Pour Ontario Northland, la signature d'un contrat de  
coups à la croissance.

de l'ensemble de l'entreprise passait de la réduction des  
services à notre clientèle actuelle et future, l'offre des  
d'améliorer et d'élargir nos opérations et d'offrir des  
réalisant des profits. Pendant que nous nous efforçons  
permis d'améliorer les services que nous offrons tout en  
restauration au sein de l'entreprise, lesquels nous ont  
très apprécier, menant à d'importants efforts de

Ce regain d'intérêt de la part du gouvernement fut



61,9 millions de dollars (par rapport à 7 millions de dollars  
faire face à de gros défis en 2004, accusant une perte de  
Du point de vue financier, Ontario Northland a du  
nouveau contrat de la GO Transit.  
postes rendus vacants après la mise en œuvre du RRA et  
un important procédé d'embauche visant à combler les

transports et de télécommunications.  
d'offrir aux résidents du nord de l'Ontario des solutions de  
gouvernement de l'Ontario réitérant son engagement  
envers Ontario Northland et le mandat lui étant confié  
grandes transformations. Depuis le début de l'année, le  
l'année 2004 comme étant celle de la réprise et des  
Les gens d'Ontario Northland se souviendront de  
embaucher la main-d'œuvre nécessaire à l'exécution du  
nouveau contrat de la GO Transit.  
Du point de vue financier, Ontario Northland a du  
faire face à de gros défis en 2004, accusant une perte de  
61,9 millions de dollars (par rapport à 7 millions de dollars

## Messager du président du Conseil d'administration

- Les services de nature commerciale offerts comprennent ce qui suit :
  - Limobilier de l'entreprise
  - Les services de transport de marchandises
  - Les services de télécommunication Ontra, et
  - Les services réguliers et nolisés d'autobus interurbains.
- Le Polar Bear Express (train d'excursion estivale entre Cochrane et Moosonee).
- Le Northlander (services ferroviaires voyageurs entre Cochrane et Toronto).
- Moose Factory)
- Le chaland de Moosonee (transport des marchandises entre Moosonee et l'ile de Cochrane et Moosonee)
- Le train Little Bear (transport des marchandises et des voyageurs entre offre les services de nature non commerciale, mandatés par la province suivants :
  - Le Polar Bear Express (train d'excursion estivale entre Cochrane et Moosonee).
  - Le Northlander (services ferroviaires voyageurs entre Cochrane et Toronto).
  - Moose Factory)
  - Le chaland de Moosonee (transport des marchandises entre Moosonee et l'ile de Cochrane et Moosonee)
  - Le train Little Bear (transport des marchandises et des voyageurs entre
- Située à North Bay et exploitée principalement dans le nord-est de l'Ontario, Ontario Northland
- Fondée en 1902, la Commission de transport Ontario Northland (Ontario Northland), une entreprise opérationnelle de la province de l'Ontario, est un chef de file renommé de la promotion d'une croissance économique durable dans le Nord grâce à la création et l'exploitation de lignes de transport et de télécommunications dans tout le Nord de l'Ontario.

## APERÇU DE L'ENTREPRISE



## TABLE DES MATIÈRES

APRÈS DE L'ENTREPRISE .....	2
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION .....	3
LES SERVICES GÉNÉRAUX .....	4
LES SERVICES D'AUTOCARS .....	6
O.N. RAIL .....	7
ONTERA .....	10
LES MEMBRES ET PRINCIPAUX ADMINISTRATEURS DE LA COMMISSION .....	12
RÉSUMÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE .....	13
RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION .....	14
RAPPORT DES VÉRIFICATEURS .....	15
LES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉ .....	16
SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPATIBLES .....	23

### **Etats financiers**

APRÈS DE L'ENTREPRISE .....	2
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION .....	3
LES SERVICES GÉNÉRAUX .....	4
LES SERVICES D'AUTOCARS .....	6
O.N. RAIL .....	7
ONTERA .....	10
LES MEMBRES ET PRINCIPAUX ADMINISTRATEURS DE LA COMMISSION .....	12
RÉSUMÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE .....	13
RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION .....	14
RAPPORT DES VÉRIFICATEURS .....	15
LES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉ .....	16
SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPATIBLES .....	23





RAPPORT ANNUEL

LA COMMISSION DE TRANSPORT  
ONTARIO NORTHLAND

